Dr I. H. M. POPPE.

Hofrath u. ordentl. Professor der Technologie

auf der Universität zu Tübingen.

Dr. Johann Georg Krünitz's
ökonomisch-technologische

Encyklopädie,

oder

allgemeines System
der

Staats-, Stadt-, Haus- und Landwirthschaft,
und der Kunstgeschichte
in alphabetischer Ordnung.

Früher fortgesetzt
von
Friedrich Jakob und Heinrich Gustav Floerke,
und jetzt von
Johann Wilhelm David Korth,
Doktor der Philosophie.

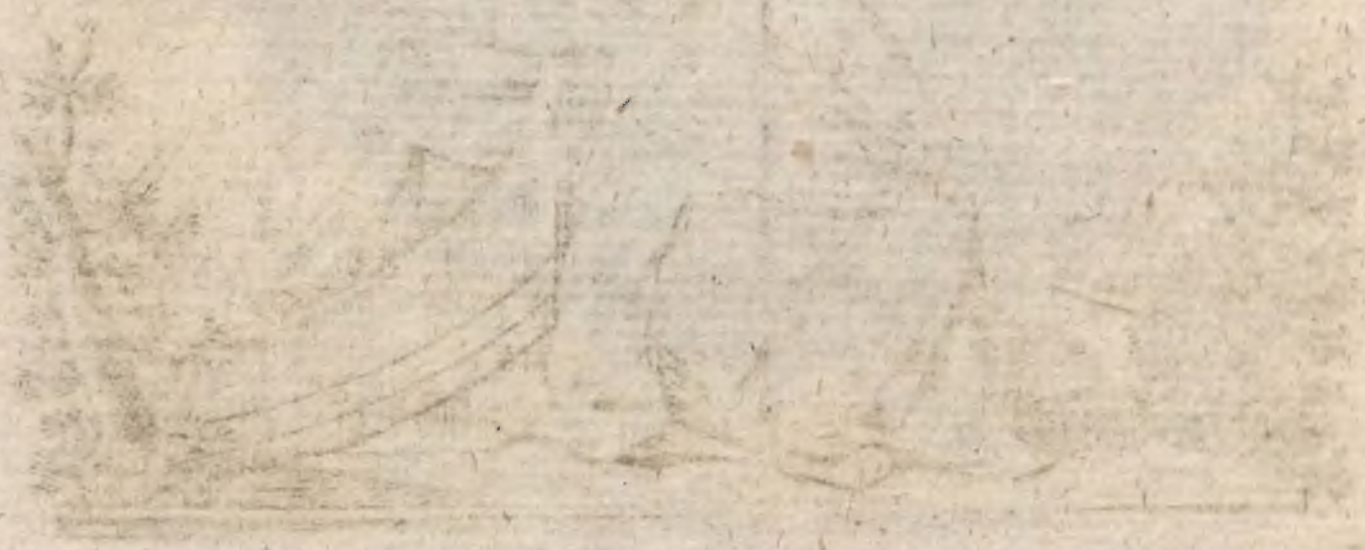
Hundert und vier und vierzigster Theil,
welcher die Artikel Schifffahrt bis Schlachten enthält.
Nebst 8 Kupfertafeln, 1 Tabelle, und einem Portrait.

Mit Königl. Preuß. und Königl. Sächs. Privilegien.

Berlin, 1826.
In der Paulischen Buchhandlung.
(Pränumerations-Preis 3 Thlr. — Laden-Preis 4½ Thlr.)

E IV 11/12

Coburger
Landes-
Bücherei



Schifffahrt der Dänen und Norweger.

Daß die Dänen, besonders aber die Norweger unter eigenen Königen, schon sehr früh Schifffahrt getrieben haben müssen, geht aus mehreren alten Nordischen Chroniken hervor, auch ist schon Manches von ihrer Schifffahrt, Th. 43, S. 633 u. f. und 700 und 701 vorgekommen, nur war dieselbe in dieser frühen Zeit mehr passiv, als activ, beschäftigte sich mehr mit Kaperey, als mit der Handlung und Entdeckung fremder Länder; indessen ist doch nicht zu läugnen, daß nach alten Denkmälern zu urtheilen, die Norweger im 11ten Jahrhunderte schon eine Reise bis an den Küsten von Neufoundland, und von Labrador gemacht und einige Menschen daselbst gelassen haben. Es ist also nicht unwahrscheinlich, daß die Norweger dem Christoph Colomb den Ruhm streitig machen können, die neue Welt entdeckt zu haben; allein sie waren dort, ohne es zu wissen. Und wenn man, nach Einiger Meinung, Grönland für zusammenhängend mit dem Amerikanischen Festlande annimmt, so wäre diese Entdeckung noch früher erfolgt; denn, wie bekannt, ließen sich die Norweger schon im 9ten Jahrhunderte in Grönland

nieder. Die Kriege aber, die Norwegen bestand, bis es mit Dännemark vereiniget ward, die Hindernisse, welche die Regierung seinen Seereisen entgegenstellte, die Vergessenheit und Unthätigkeit, worin diese kühne Nation verfiel, machte, daß sie zugleich mit ihren Grönländischen Kolonien die Besitzungen oder vielmehr den Verkehr in Amerika verlor. König Schweno von Dännemark errichtete mit einem Unterthanen Namens Hroje eine Handelsgesellschaft, und dieser mußte hernach mit seinen Schiffen die Seehäfen von England und Frankreich besuchen. König Harald Sigurdson mußte nach Rußland ins Exil wandern, wurde hier Markgraf (Praefectus limitis) und ging darauf nach Konstantinopel, wo er die Oberbefehlshaberstelle über die Wäringer, Leibwache der Byzantinischen Kaiser, erhielt. Mit diesen Truppen machte Harald viele Eroberungen in Afrika und Sicilien, bekam aber Zwistigkeiten mit dem Kaiser Georg, und begab sich dieserhalb im Jahre 1045 wieder nach Rußland zum Czar Jarisleif, dessen Tochter Elisabeth er heirathete. Nach der Morkinskinna, welche seine Reise ganz genau beschreibt, fuhr er mit zwei Galeonen von Byzanz in den Pontus, und schiffte darauf in die Wolga, die ihn nach Holmgard führte, von wo er nach einem kurzen Aufenthalte in sein Vaterland zurückkehrte. Er brachte große Schätze mit, die er mit seinem Vetter, dem Könige Magino theilte. Das Gold ward in ungeheurer Quantität auf der Wage aufgewogen. Die eine Portion betrug so viel, daß kaum zwölf starke Männer sie von der Erde aufheben und wegschleppen konnten. Von dem Silber bekam nachher allein der König Adelstan von England 20,000 Pfund. So unternahm auch König Sigurd von Norwegen im Jahre 1110 einen gleich merkwürdigen Zug, wobei jedoch der Rückweg

nur auf dem schwarzen Meere und durch Rußland angetreten wurde, die Hinreise geschah auf dem Ocean durch die Straße von Gibraltar in das Mittelländische Meer. Die Reichthümer dieses Fürsten haben die von Harald weit übertroffen, indem er es wagen durfte, sich selbst mit dem Griechischen Kaiser deshalb in einen Wettstreit einzulassen. Auch der Graf Rognwald von den Orkneyinseln bekam Lust das Orientalische Kaiserthum wegen seiner Pracht und Reichthümer zu besuchen. Er reisete im Jahre 1153 mit 15 Schiffen ab, segelte Schottland und Irland vorbei, gerade auf die Französische Küste zu, wo er von einer Gräfin Irmingard von Norbonne sehr herrlich empfangen und bewirthet wurde. Er ging hierauf wieder in See, landete in Gallicien, eroberte hier ein Raubschloß, und bekriegte die Mauren. Hierauf schiffte er durch die Geditanische Meerenge, besuchte Afrika, und ging von da wieder nach Sardinien. Hier trennte sich der Normanne Endrid Jung von ihm, der ihn zu dieser Fahrt durch seine Kunde des Morgenlandes ermuntert hatte, und ging nach Sicilien. Sein Gefolge entdeckte bei dieser Gelegenheit einige Schiffe, die wegen ihrer Größe eine außerordentliche Erscheinung für sie waren, und welche sie anfangs für Inseln hielten. Sie nannten sie Dromunder. Durch besondere Geschicklichkeit eroberten sie mit ihren kleinen Schiffen eines derselben, welches sie verbrannten, und dadurch unglücklicherweise eine Menge Gold und Silber in die See schmelzen ließen. Nach dieser Begebenheit kehrten sie sich wieder ostwärts nach Afrika, wo sie sieben Tage am Strande mit den Einwohnern Handlung trieben, dann nach Kreta, und von da segelten sie nach Askalon, wo sie ans Land stiegen und sich nach der Reihe alle Städte von Palästina besahen. Hierauf gingen sie wieder zu Schiffe, segelten nach Konstantinopel

von dort über Durazzo nach Italien. Von da nach Dännemark, setzten von diesem Reiche nach Norwegen über, und kamen endlich im Vaterlande an.

Nach Snorr Sturleson und Konung, Sagur soll Biörn Haraldsen, als er über Westfold regierte, eine Kauffahrteyflotte unterhalten haben, die in fremde Länder segelte, und durch welche er sich köstliche Kleinodien und andere Sachen von Werth erworben. Sein Bruder nennt ihn daher Biörn, Kaufmann oder Fährmann. In der Geschichte der nächstfolgenden Könige wird Manches von der Schifffahrt der Kaufleute aus Dännemark und Deutschland geredet, besonders, nachdem Bergen im Jahre 1170 vom Könige Oluf Kytre zur Handlung besser eingerichtet und mit Freiheiten für die Fremden, vornämlich Engländer und Schottländer, versehen worden, die von uralten Zeiten her in diesem Lande große Handlung getrieben. Daß auch die Flotte der Dänen in jener früheren Zeit nicht unbedeutend gewesen, beweiset folgender Fall: Als der heilige Anschar seine Bekehrung in Skandinavien unternahm, so versprach König Amund von Schweden dem Könige Erich von Dännemark, wenn er ihn in sein verlornes Reich wieder einsetzen würde, ihm die Stadt Byrka in Schweden, wo alle Jahre viele Dänische, Norwegische, Slavische und Preußische Schiffe einliefen, und die eine Menge Kaufleute, einen Ueberfluß an Waaren, und große Reichthümer besaß, preis zu geben. Die Dänen überfielen nach der Erfüllung des Versprechens auch wirklich die Stadt mit 32 Kriegsschiffen, und zwangen sie ihre Verwüstung mit 100 Pfund Silber abzukaufen, welche Summe der Schwedische König aber größtentheils für sich behielt.

Unter König Johann dem Zweiten von Dännemark, zu Ende des 15ten Jahrhunderts, welcher

der Hansa, die alleinige Schifffahrt auf dem Baltischen Meere zu entziehen suchte, damit seine und die Holländischen Flotten ungehindert die Küsten der Ostsee beschiffen konnten, fing die Dänische Schifffahrt sich ausserordentlich zu erweitern an und der Handel dieses Staats ward activ nach den Westlichen und Niederländischen Staaten, nachdem er vorher überhaupt nur passiv betrieben werden konnte, da die Hansa den ausschließlichen Activ = Handel mit diesen Staaten in ihrer Gewalt hatte. Christian der Zweite, war ebenfalls zu Anfange des 16ten Jahrhunderts bedacht, die Schifffahrt in seinem Reiche, wie sein Vorgänger zu erheben, und die Hansestädte am Baltischen Meere zu verderben, welches ihm aber nicht gelang, indem die Hansa sich mit Schweden gegen ihn verband. Sowohl der Krieg, als auch die Klage seiner Unterthanen, daß sie durch das Verbot der Hanseatischen Waaren in seinen Staaten unvermögend gemacht würden, ihm die gehörigen Steuern und Abgaben zu entrichten, hinderten sein Vorhaben, er mußte das gegebene Verbot wieder aufheben. Wie stark die Handelsschifffahrt zu dieser Zeit schon war, geht daraus hervor, daß gleich nach Aufhebung dieses Verbots 200 Dänische Fahrzeuge binnen zwei Tagen zu Lübek ankamen.

Am meisten haben aber die beiden Könige Christian der Vierte und der Fünfte im 17ten Jahrhunderte die Schifffahrt und Handlung in Aufnahme gebracht; denn seitdem befahren die Dänen mit eigenen Schiffen die meisten Häfen an der Ostsee, wie auch in Holland, England, Frankreich, Spanien, Portugal, Italien und der Levante. In Asien schifften sie nach Trankebar, Bengalen und China: in Afrika nach den Marokkanischen Häfen, und nach

Guinea, wo sie Negersklaven, Goldsand und Elfenbein holten, auch in Amerika nach ihren Inseln.

Im Jahre 1619 schickten die Dänen den Kapitain Munk ab, um eine Nordwestliche Durchfahrt im stillen Meere zu suchen; allein seine Bemühungen liefen eben so fruchtlos ab, als die so vieler anderer Seefahrer, seiner Vorgänger, und seiner Nachfolger. Jetzt ward Dännemark durch die Kriege in Europa, worein es durch Unvorsichtigkeit gebracht wurde, gezwungen, unthätig zu bleiben und mit seinen Schiffen nichts auf Amerika zu unternehmen. Die Unfälle, die es Schlag auf Schlag erlitt, gruben ihm einen Abgrund, woraus es sich nimmer erhoben haben würde, wenn ihm nicht Hollands Beistand, und die Standhaftigkeit der Kopenhagener Bürgerschaft, im Jahre 1660 einen minder demüthigenden und minder verderblichen Frieden verschafft hätte, als es zu fürchten Ursache hatte. Nach diesem Frieden fing die Schifffahrt der Dänen nach Amerika wieder an rege zu werden; sie ließen sich auf der Insel St. Thomas in Amerika im Jahre 1671 nieder, welche ihnen die Engländer, die früher schon Versuche zum Anbau derselben daselbst gemacht hatten, abtraten. Da das Meer daselbst einen vortrefflichen Hafen bildet, der funfzig Schiffe bergen kann, so ward St. Thomas bald die Freistatt aller Kauffahrteyschiffe, weil solche hier einen neutralen Hafen fanden, wenn man sie in Kriegszeiten verfolgte; es war ferner der Zufluchtsort der Seeräuber, die hier ihre eroberten Prisen verkauften. Ueberhaupt ward diese Insel die Niederlage für allen Umsatz, den die benachbarten Völker weder so leicht, noch so sicher hätten verrichten können. Von da aus wurden täglich reich beladene Boote zu einem verbotenen Handel mit den Spanischen Küsten ausgeschickt, von woher man viele Metalle und kostbare Waaren zurück-

brachte; allein Dännemark hatte von diesem starken Verkehr keinen Vortheil; denn nur Fremde bereicherten sich dadurch, die nachher wegzogen. Ein alle Jahr nach Afrika spedirtes Schiff, das nach Amerika segelte, seine Sklaven daselbst verkaufte und mit einer dagegen empfangenen Ladung nach Europa zurückkehrte, war der einzige Verkehr, den das Hauptland mit seiner Pflanzstadt hatte. Es erwarb sich nun noch in Westindien die Inseln St. Croix und St. Jean.

Zur Beförderung der Handelsschifffahrt bestehen in Dännemark mehrere Handelsgesellschaften. Die älteste dieser Gesellschaften ist die Dänische Ostindische Compagnie, s. unter Kopenhagen, Th. 43, S. 784. (Königl. Octroyirte Asiatische Compagnie.). Diese im Jahre 1616 errichtete, aber im Jahre 1732 unter dem Namen Asiatische Compagnie erneuerte Gesellschaft schickte in den 26 Jahren ihrer alten Octroy 77 Schiffe nach Asien mit 15 Millionen, 692,940 Thaler an Gold, und 2,092,194 Thaler an Waaren; die Rückfracht betrug, 34,515,833 Thaler, wovon Dännemark selbst nur für 6,573,507 Thaler verbrauchte. Im Jahre 1772 wurde sie auf's Neue octroyirt, übergab aber nach 5 Jahren dieses neuen Octroys ihre Besitzthümer und Effecten dem Könige, und behielt bloß den Handel dahin. Und von der Zeit an können nicht nur alle Dänische Unterthanen, sondern sogar Fremde an diesem Handel Theil nehmen, wenn die Ausrüstung der Schiffe aus Dänischen, Norwegischen und Holsteinischen Häfen geschehen. Während der Zeit des Englisch-Amerikanischen Seekrieges war die Dänische Neutralität diesem Handel so günstig, daß öfters in einem Jahre 17 und mehrere Schiffe aus Asien zurückkamen, deren Ladungen oft über 10 Millionen Reichsthaler betrugen. Bis zum Jahre 1810

führte die Königliche Asiatische Gesellschaft die Schifffahrt und den Handel nach China mit einem Fond von 2,400,000 Reichsthaler ausschließend, übrigens war die Schifffahrt und der Handel nach den Kolonien ꝛc. den Unterthanen frei gegeben. — Die Dänische Guineische Compagnie, s. Th. 43, S. 793, entstand unter Friedrich dem Dritten im Jahre 1658, wurde aber im Jahre 1708 mit der von Christian dem Fünften im Jahre 1671 errichteten Westindischen Gesellschaft vereiniget. In den 1750er Jahren sank diese Gesellschaft so tief herunter, daß der König für 22 Tonnen Goldes ihre Rechte und Besitzungen übernahm und die fremden Interessenten, welche bisher viele Akten besessen hatten, von diesem Handel ausschloß, dahingegen konnten alle Dänische Unterthanen daran frei Theil nehmen. Dieses dauerte indessen nur bis zum Jahre 1766, wo der Guineische Handel einer neuen Gesellschaft übergeben wurde. Von dieser war die Westindische Gesellschaft getrennt; sie verband hingegen mit ihrem Verkehr im Jahre 1781 den Ostseehandel, und erhielt den Namen der Ostsee- und Guineischen Handelsgesellschaft, s. Th. 43, S. 796. — Diese Gesellschaft genoß Prämien für ihre neu erbaueten Schiffe. Im Jahre 1781 hielt sie deren 45, und im darauf folgenden Jahre bis 65 Schiffe, wovon ein Theil auch nach Westindien auslief, und ein anderer Theil am Ostindischen Küstenhandel Antheil nahm. Diese Gesellschaft konnte sich aber nicht aufrecht erhalten; denn mit dem Ende des Jahres 1785 näherte sie sich, wie die Westindische Gesellschaft, ihrer Auflösung. — Die Dänische allgemeine Handelsgesellschaft, s. Th. 43, S. 794., wurde im Jahre 1747 zur Beförderung des Handels und der Schifffahrt

zwischen der Ostsee und dem Mittelländischen Meere errichtet, hörte aber schon zu Ende des verwichenen Jahrhunderts auf. — Die Dänische Afrikanische Gesellschaft wurde im Jahre 1755 errichtet, welche von der Meerenge von Gibraltar an bis zum weißen Vorgebirge den ausschließenden Handel führen sollte; sie bestand aber nur zehn Jahre; denn im Jahr 1765 erreichte sie ihr Ende. — Die Dänische Isländische Handelsgesellschaft wurde im Jahre 1733 errichtet und übernahm im Jahre 1746 auch die Schifffahrt und den Handel nach Finnmarken. Die Schiffe dieser Gesellschaft mußten alle in Kopenhagen erbauet seyn und mit lauter einheimischen Waaren beladen werden. Diese Isländisch-Finnmarkische Gesellschaft wurde im Jahre 1759 wieder aufgehoben, der Verkehr für Rechnung des Königs geführt, und hernach der allgemeinen Handelsgesellschaft übergeben. Im Jahre 1781 entstand aber eine neue privilegirte Gesellschaft, welche den Handel nach allen nördlich liegenden Dänischen Provinzen auf dreißig Jahre übernahm, und welcher der König 4 Prozent von ihrem Kapital garantirte; allein auch diese Handelsverbindung ward im Jahre 1788 wieder aufgehoben, und den Einwohnern von Finnmarken insbesondere völlige unumschränkte Handelsfreiheit gestattet.

Die Dänische levantische Handelsgesellschaft, welche im Jahre 1757 ihren Anfang genommen, machte zu Ende des 18ten Jahrhunderts keine beträchtlichen Geschäfte, daher war auch ihre Schifffahrt auf dem Mittelländischen Meere, zu welchem Zwecke mit Genua, Venedig, Neapel, Algier und dem Türkischen Reiche Handelsverträge zum Vortheile des Dänischen Handels abgeschlossen worden, nicht von Bedeutung. — Die vereinigte

Dänisch-, Norwegisch-, Schleswig-, Holsteinische-, Handlungs- und Kanal-Kompagnie, s. Th. 43, S. 797, wurde im Jahre 1782 mit einem Fonds von 1½ Million Thaler in 15000 Aktien errichtet, und hatte den Zweck, die Vortheile des Schleswig-Holsteinischen Kanals, welcher die Ost- und Westsee mit einander verbindet, besser zu benutzen. Ihre Dauer wurde von Anfang auf 40 Jahre bestimmt, und der König gab der Gesellschaft zu ihren ersten Unternehmungen ein unverzinsliches Kapital von 1,125,000 Thalern, wogegen sich die Gesellschaft verpflichten mußte, innerhalb drei Jahren die nöthigen Schiffe von verschiedener Größe zur Kanalfahrt zu erbauen, und jährlich wenigstens 30 Buysen und vier Jäger zum ausschließenden Heringsfange auszurüsten. Es wurden dieser Gesellschaft außer der Heringsfischerei auf der Elbe und dem eigenen und Frachthandel auf dem Kanal, auch noch andere Freiheiten ertheilt, z. B. den Glashandel in allen Dänischen Staaten ꝛc.; auch erhielten die Interessenten Erlaubniß nach Westindien zu handeln. Die großen Hoffnungen und Erwartungen von dieser Gesellschaft, welche machten, daß anfänglich ihre Aktien sehr gesucht wurden, sanken bald; denn ihr Credit fiel so sehr, daß man suchen mußte, dieselbe mit einer anderen Kompagnie zu vereinigen.

Die Dänische und besonders die Norwegische Schifffahrt war bis zu Anfange des gegenwärtigen Jahrhunderts äußerst lebhaft. Im Jahre 1799 hatte Norwegen allein 747 Handelsschiffe mit 49,470½ Last, und 6336 Seeleuten, und im ganzen Königreiche stehen dem Handel immer 2700 größere und kleinere Schiffe zu Gebote. Zum Besten der Schifffahrt ist in Kopenhagen ein Seekartenarchiv errichtet, und das Lootsenwesen unter einem Oberloots ist der Gegenstand einer besonderen Aufmerksamkeit der Re-

gierung. In der Mitte des verwichenen Jahrhunderts bestand die Dänische Flotte aus 34 Linienschiffen, 16 Fregatten, über 40 Galeeren, und aus 5 Brandern, wozu 1800 Zimmerleute, 400 Kanoniere und 3 bis 4000 Matrosen gehörten. Im Jahre 1806 war die Zahl der Linienschiffe 20 von 60 bis 80, 16 Fregatten von 12 bis 40, 9 Briggs von 14 bis 20, 1 Schoner von 10 Kanonen, und mehrere kleinere Fahrzeuge. Zusammen betrug sie 101 Fahrzeug, worunter auch eine schwimmende Defension von 4 Schießpramen und eine schwimmende Batterie begriffen. Zur Zeit eines Krieges konnten im Nothfall noch 24 Kriegsschiffe ausgerüstet werden, weil es Dännemark, so lange es im Besitz von Norwegen war, nie an Bauholz, und in seinem eigenen Reiche weder an Schiffsgeräth, noch an Matrosen fehlt.

Durch die Verbindung mit Napoleon in dem Kriege 1812 und 1813 hat Dännemark eines seiner wichtigsten Länder, das Königreich Norwegen, welches zu Ende des 14ten Jahrhunderts unter der Königin Margaretha durch Erbschaft an dasselbe gekommen, verloren. Nicht nur hierdurch, sondern auch durch den unterdrückten Handel in diesem Kriege, hat die Dänische Schifffahrt sehr viel von ihrem ehemaligen Ansehen verloren. Die Regierung hatte zwar, um diesen Nachtheil einigermaßen auszugleichen, die Kaperey durch einen Kabinetsbefehl im vollesten Umfange wieder erlaubt; allein sie hat den zerrütteten Finanzen eben keinen großen Vortheil gebracht; denn die Rüstung der Kaper ist höchst kostspielig, und die Englischen Schiffe waren so gut begleitet, daß man sich eben nicht an sie wagte; dagegen wurden mehrere Dänische Postboote genommen, und wenn ein Schiff auslaufen sollte fragte man weniger nach günstigem Winde, als, ob

kein Engländer in der Nähe sei. In dem Placat, wegen der Kaperfahrt, welches für Dännemark und Norwegen erlassen wurde, hieß es:

Da Wir den Umständen nach beschlossen haben, daß die Kaperfahrt wieder in Wirksamkeit gesetzt werden soll, so wollen Wir, daß Unser Reglement für die Kaperfahrt und Behandlung der Prisen vom 28. März 1810, nebst der Fortsetzung vom 27. August 1810, so wie Unsere später erlassenen allerhöchsten Verordnungen über diesen Gegenstand ferner, jedoch unter folgenden näheren Bestimmungen gelten sollen. 1) Die in gedachtem unsern Reglement und in specie unter den §. 3, 6, 8, 11 und 34 gegebenen Bestimmungen, betreffend Großbrittannische Schiffe und Häfen ꝛc., sollen auf alle feindliche Schiffe und Häfen ꝛc. anwendbar seyn. 2) Die von Unserem Statthalter in Norwegen, kraft Unserer allerhöchsten Autorisation, ausgestellten Kaperbriefe sollen eben so gültig seyn, als die durch unser Admiralitäts- und Commissariats-Collegium ausgestellt worden. 3) Die im §. 4 des Reglements bestimmte Cautionssumme wird mit Hinsicht auf die Veränderung im Geldwesen des Staats von 500 bis 8000 Thaler S. W. bestimmt, und wird anstatt 100 Rthlr. D. C. mit 50 Rthlr. S. W. für jeden Mann der Besatzung der Kaperfahrzeuge berechnet. 4) Die Bestimmung des §. 7 des Reglements, daß die Kaperey nicht unter der Schwedischen Küste beim Oresund zu treiben sei, fällt weg. 5) Gegen ein Schiff, welches mit Recht unter Dänischer Flagge fährt, und beweislich Dänisches Eigenthum ist, kann keine Prisensache anhängig gemacht werden, wenn aber ein Käperführer unter besonderen Umständen sich befugt halten möchte, ein solches Dänisches Schiff oder Fahrzeug wegen unerlaubten Handels und Verbindung anzuhalten, so soll die Klage gegen selbiges allein bei den ordentlichen Gerichten erhoben werden können, wo in diesem Falle der Kaper als Angeber zu betrachten ist. Eben so wenig darf eine Prisensache gegen ein Schiff oder Fahrzeug erhoben werden, welches mit gehöriger Zolldeclarirung von ei-

nem zwischenreichischen oder inreichischen Orte nach dem andern fährt. 6) Es wird hierdurch ausdrücklich eingeschärft und wiederholt, daß die Instructionen und Befehle, die Wir durch Unser Admiralitäts- und Commissariats-Collegium den Kaperführern mittheilen lassen, in Folge des §. 3 des Reglements, in allen Fällen als specielle Gesetz-Vorschriften für die Kaperfahrer anzusehen sind, deren allerunterthänigste Nachlebung und Befolgung sowohl Kaperführer, als Kaperrheedern obliegt, und zwar in allem, was die Anhaltung des Schiffes nicht allein, sondern auch ihre Freilassung, sowohl im Allgemeinen, als in den einzelnen Fällen betrifft, wo Wir es für gut finden möchten, die Sache durch allerhöchste Resolution zu entscheiden.

Hieraus wird man gewahren, in welchem Zustande sich die Schifffahrt der Dänen im Anfange des 19ten Jahrhunderts, des gegenwärtigen, befindet. — Im Innern des Reichs hat das eigentliche Dännemark, ungeachtet seines großen Vorraths an Quellwasser, an Bächen, kleineren Flüssen, Seen und Teichen doch an schiffbaren Flüssen einen gänzlichen Mangel. In Holstein allein sind die Stör, Trave und Eyder schiffbar. Dieser letztere Fluß unterhält vermittelst des Schleswig-Holsteinischen Kanals den Zusammenhang der Ostsee mit der Nordsee. Norwegen, welches dagegen eilf größere Flüsse hat, kann jetzt nicht mehr hierher gerechnet werden, sondern ist unter Schweden nachzusehen.

Die Schifffahrt der Schweden war in den frühesten Zeiten nicht bedeutend. Zur Zeit des heiligen Anschar im 10ten Jahrhunderte hielt sich König Biörn von Schweden ein Paar Schiffe, die ihm sein Hofgeräth und andere Kostbarkeiten aus entfernten Ländern, wahrscheinlich aus Deutschland, weil Adam von Bremen noch in der Folge von den Dänen bemerkt, daß sie den Luxus und die

Kleiderpracht der Deutschen nachgeahmt hätten, herbei schaffen mußten; sonst verlangte oder suchte die Hansa das Recht zu erlangen, in Schweden mit ihren Schiffen den Handel zu treiben, und dadurch wurde die Schwedische Schifffahrt und Handlung gelähmt. So erhielt z. B. die Stadt Hamburg im Jahre 1261 von König Bürger Jarl die Erlaubniß, auf eben die Art, wie Lübeck, mit ihren Schiffen und Gütern die Seehäfen des Reichs zu besuchen, und genoß hier eben dieselben Zollfreiheiten. Auch die Herzoge Erich und Waldemar von Schweden, gaben im Jahre 1312 den Lübeckern und allen Deutschen Kaufleuten die Erlaubniß, sie mochten seyn, woher sie wollten, mit ihren Waaren auf dem Flusse Ny, das ist, auf der Newa, bis Naugard, ohne die Befahrung irgend eines Strandrechtes, zu schiffen. König Magnus von Norwegen, Schweden und Schonen bestätigte im Jahre 1340 nicht nur diese freie Schifffahrt auf dem Newastrohm und den ungehinderten Handelsweg nach Nowogrod, sondern verlieh ihnen auch noch den freien Handel und Wandel in allen seinen Staaten. Auch König Magnus Erichson von Schweden ertheilte der Stadt Lübek im Jahre 1336 ein Handelsprivilegium, welches sich im Jahre 1361 auf die ganze Hansa mit einiger Vermehrung erstreckte; derselbe König schenkte im Jahre 1343 und 1344 der Hansa die Zollfreiheit und andere Gerechtigkeiten in Schweden. Aus diesen wenigen Beispielen wird man gewahren, daß die Schifffahrt der Schweden nicht sehr bedeutend war, und Fremde die Handlung in Schweden betrieben. König Gustav der Erste hatte zuerst beständige Kriegsschiffe; man kann ihn daher als Stifter der Schwedischen Seemacht ansehen. Sein Sohn Erich der Vierzehnte hatte in dem Kriege mit Dännemark eine Flotte

von 50 Schiffen in See, und unter denselben eins, das über 200 Kanonen führte, aber in dem Treffen bei Gothland 1567 in die Luft flog. Unter Gustav Adolph und Karl Gustav ist die Schwedische Seemacht ansehnlich, und unter Karl dem Eilften am stärksten gewesen. In den Kriegen Karls des Zwölften mit Rußland, Polen und Dännemark, welche erst glücklich waren, zuletzt aber einen unglücklichen Ausgang hatten, wurde sie beinahe ganz vernichtet. Man hätte nun glauben sollen, daß sich unter einer so ansehnlichen Seemacht, auch die Handelsschifffahrt dieses Reiches, sowohl in den Europäischen Gewässern, als auch nach Asien, Afrika und Amerika, hätte bedeutend ausbreiten müssen; allein man findet in den frühern Jahrhunderten davon nur wenig aufgezeichnet, indessen ist nicht zu bezweifeln, daß sie zu Anfange des 17ten Jahrhunderts schon regsam gewesen ist; denn eine Schwedische Afrikanische Compagnie entstand in der Mitte des erwähnten Jahrhunderts. Der Stifter war Louis de Geer, welcher einen Versuch mit dem Handel nach Guinea im Jahre 1645 machen ließ, und da dieser gut ausfiel, so schlug er eine Kompagnie zu diesem Verkehr vor und erhielt im Jahre 1649 ein Privilegium für dieselbe von der Regierung. Man kaufte im Jahre 1659 von dem Könige in Futu das Capo Corso, und handelte eine Zeitlang ungestört in dieser und andern Gegenden dieser Küste, bis die Holländisch-Westindische Kompagnie Capo Corso durch Verrätherei und mit Gewalt eroberte. Die Kompagnie erhob hierüber heftige Klagen, auch schien der Schwedische Hof sich ihrer annehmen zu wollen; allein Capo Corso blieb der Gesellschaft verloren, und Schweden mußte im Jahre 1767 auf allen Handel nach Westindien Verzicht leisten. — Die Schwedische Ostindische

Gesellschaft, s. Th. 105, S. 629 u. f., soll schon von Gustav Adolph entworfen worden seyn, nur die Kriege in Deutschland verhinderten sein Vorhaben; im Jahre 1731 wurde sie aber gestiftet, und auf 15 Jahre privilegirt, und dann ist ihr Privilegium mehrere Male erneuert worden. Von 67 Schiffen, welche die Gesellschaft in einer Zeit von 34 Jahren, vornämlich nach China schickte, sind 11 verunglückt. Ein nach China bestimmtes Schiff kostet nebst der Ausrüstung in Schweden ungefähr 1,200,000 Thaler Silbermünze. Das Kapital der Gesellschaft wird geheim gehalten, wahrscheinlich um zu verbergen, welchen geringen Antheil die Schweden selbst an diesem Handel haben, da die mehrsten Interessenten Ausländer sind. Als den blühendsten Zeitpunkt der Gesellschaft kann man den letzten Englisch-Amerikanischen Seekrieg ansehen, während dessen im Jahre 1781 für nicht weniger, als 2,793,428 Thaler Species Ostindische Waaren von Gothenburg ausgingen; auch noch in der neuesten Zeit sendet die Ostindische Handelsgesellschaft jährlich 2 bis 3 große Kauffahrteyschiffe nach China. — Die Schwedische Westindische Kompagnie wurde im Jahre 1786 gestiftet. Sie sendete Schiffe nach ihrer Besitzung, der Insel Barthelemy in Westindien, um dort Handel zu treiben. — Die Schwedisch-Levantische Gesellschaft war nicht von großer Bedeutung, da Schweden nur wenige Geschäfte nach den Türkischen Häfen macht, und da man einsah, daß nach den übrigen Häfen des Mittelmeers, besonders nach der Küste der Barbarei, durch Concurrenz der Schweden ein vortheilhafter Handel entstehen könnte, so wurde die ohnehin unbedeutende Levantische Gesellschaft im Jahre 1757 aufgehoben. An deren Stelle entstand aber im Jahre 1771 eine neue Levantische Gesellschaft, jedoch mit keinem ausschließenden Rechte von

der Regierung bestätiget. — Eine Schwedisch-Grönländische Gesellschaft wurde von Gustav dem Dritten im Jahre 1771 des Wallfischfanges bei Grönland in der Straße Davis wegen privilegirt, welche diese Fischerey mit gutem Erfolg betrieb. — Die Schwedische Heringsfischerey Gesellschaft wurde im Jahre 1745 errichtet, aber bald darauf, da sie den Erwartungen nicht entsprach, wieder aufgehoben, und der Heringsfang unter gewissen Bedingungen frei gegeben.

An schiffbaren Flüssen ist das eigentliche Schweden nur arm; denn die meisten sind nur Küsten-Flüsse, deren schneller Lauf, die Klippen, über welche sie wegeilen, und hohe Wasserfälle für die Schifffahrt unbrauchbar machen. Die vornehmsten sind die Götha-Aelf oder Elf (Gothische Elbe) eigentlich ein Ausfluß des Wenersees, der sich in den Kattegat stürzt. Seiner Größe ungeachtet, hat ihn die Natur die Schiffbarkeit versagt, allein die Kunst hat sie durch Kanäle ersetzt. Fast der einzige schiffbare Fluß ist der Aengermannfluß im Nördlichen Schweden, aber auch dieser ist es nur zum Theil. Norwegen hat dagegen eilf größere Flüsse, welche schiffbar sind, und worunter der Glommer, dessen Lauf sich auf mehr als 50 Meilen erstreckt, der größte ist. Unter den Kanälen zeichnen sich aus der Strömsholmskanal, der den Hilmarsee mit dem Barkensee in Dalekarlien verbindet; der Arbogakanal, der 1½ Meile lang ist, und mit 9 Schleusen den Mälar- und Hilmarsee verbindet, und der Trollhättakanal. Dieser letzte, am 14. August 1800 eröffnet, ist vom Kafvel-Damme bis zum 600 Ellen langen Aokersee 1/4 Meile lang, in der geringsten Breite hat er 11 und die Wassertiefe 9 Fuß, durch ihn werden die Wasserfälle der Göthaelfe, die zusammen 130 Schwedische Fuß betragen, umgangen, und dieser Fluß

vom Venersee bis nach Gothenburg schiffbar gemacht; seine Einkünfte betrugen 1812 von 1790 Fahrzeugen 31,389 Rthlr. 26 Sch. Banko. Durch den Kanal von Söderteije, 31/2 Meile von Stockholm, der im Jahre 1819 vollendet wurde, gingen 1822, 574 größere und 585 kleinere Schiffe. Um die Schifffahrt auf dem Wener und Wetter mit den Seen Boren und Roxen zu vereinigen, waren zum Bau für 1824 520,000 Reichsthaler Baugelder bestimmt, und 3000 Mann dabei in Thätigkeit. Schwedens Lage an der Nord- und Ostsee sind der Sifffahrt ungemein günstig; die Handelsschifffahrt der Schweden geht nach den meisten Häfen in der Ostsee, nach den Niederlanden, nach England, Frankreich, Spanien, Portugal, Italien, und der Levante; ferner nach Amerika, Afrika und China. Im April 1824 haben Schwedische und Englische Kauffahrteyschiffe bei der Ein- oder Ausfuhr von Waaren nach oder von Schwedischen und Englischen Häfen gleiche Rechte erhalten; eben so findet gleiche Behandlung Schwedischer und Englischer Schiffe in Absicht der Schiffsbaugelder und Bergungsabgaben Statt. Im Jahre 1814 waren 1100 Schiffe von 70,000 schweren Lasten mit 9770 Seeleuten, und 1815, 1035 Schiffe, von 65, 840 schweren Lasten mit 9034 Seeleuten vorhanden. Zu Ende des Jahres 1816 besaßen die 23 Schwedischen Seehäfen 1107 Schiffe von 64,290 Lasten; davon gehörten Stockholm 260, Gothenburg 207, Gefle 77, Colmar 72, Wisby 59 und Karlshamm 51; die 17 übrigen Häfen hatten 381 von 14,816 Lasten. Im Jahre 1821 waren 786 Schwedische Fahrzeuge auf Seereisen begriffen, die 49,595 Lasten hielten; der Schiffer waren 331 und der Seeleute 2696. Im Jahre 1815 sind 338 Schwedische Schiffe in den Brittischen Häfen angekommen, nämlich 145 zu London, 88 zu Liverpool, 26 zu

Briſtol, 23 zu Leith, 20 zu Plymouth, 9 zu Falmouth, 9 zu Cook, 8 zu Newcaſtle, 5 zu Guernſey, zu Jerſey, 1 zu Yarmouth, und 1 zu St. Ives. Im Jahre 1823 ſind in ſämmlichen Schwediſchen Seehafen 2182 Fahrzeuge vom Auslande angekommen, und 2706 nach dem Auslande ausgegangen. Vom Jahre 1800 bis zum Schluß 1815 ſind auf allen Schwediſchen Werften 919 gedeckte Schiffe gebauet worden. Im Jahre 1814 betrug die für die Türkenpäſſe von der Schwediſchen Schifffahrt erhobene Convoiabgabe 265,362 Bankothaler, und ſolche iſt durch die Norwegiſchen Beiträge ſeitdem beträchtlich vermehrt worden. Nach einer Schifffahrts-Ordnung, die vom Jahre 1820 an gültig iſt, dürfen in- und ausländiſche Schiffer nur in 14 Häfen direct einſegeln. Die Einlaufsörter der übrigen Häfen, darunter Stockholm, wo vorläufig angegeben und viſitirt werden ſoll, ſind genau vorgeſchrieben, und alle andere bei 500 Bankothaler Strafe oder 9 Monaten Feſtungsarbeit verboten, ſo wie auch das Ankern ohne Noth, ſelbſt im rechten Fahrwaſſer oder Einſegeln ohne Lootſen, die bis zur Ankunft der Zollbedienten die Aufſicht zu führen beordert ſind. Fahrzeuge unter 15 Laſt dürfen nur mit Schwediſchen Produkten auswärts ſegeln und mit den Erzeugniſſen des Löſchungsortes zurückkommen. Jeder von einem Hafen, wo ein Schwediſcher Commiſſair oder Conſul ſich befindet, anlangende inländiſche Schiffer ſoll ein von jenem, der Zollkammer und dem Schiffsmäkler des Ortes beſcheinigtes Duplicat ſeines Manifeſtes mit einem Auszug des Inhaltes aller Connoſſemente mit ſich führen, und den zuletzt erhaltenen Schwediſchen Schiffspaß binnen drei Tagen nach ſeiner Ankunft dem Conſul vorzeigen, und von ihm unterzeichnet nach dem Vaterlande zurückbringen. Binnen 4 Stunden nach der Ankunft ſoll die An-

gabe des Schiffers, binnen 8 Tagen die specielle der Gutseigner, und binnen 30 Tagen die Verzollung geschehen. Das Löschen in offener See, in unerlaubtem Fahrwasser und während der Abwesenheit der Zollbedienten, kostet Verlust der Waaren und drei Jahre Festungsarbeit für den Schiffer, Confiscation von Schiffspart und Ladungsantheil mit Schleichhandel für die Rheeder und Gutseigner, die darum gewußt haben.

Nach einer Königlichen Verordnung vom Juni 1822 ist allen Schwedischen Unterthanen erlaubt, Schifffahrt nach allen Plätzen des Festlandes von Südamerika zu treiben; auch soll sich zur Aufmunterung des Handels die Verminderung der Zollabgaben auf Waaren Süd-Amerikanischen Ursprungs, die in Schweden mit Schwedischen Schiffen eingeführt werden, erstrecken. Nach der Additionalacte zu dem Handelstractate von Friedrichshamm, dessen Dauer vom 1sten Januar 1818 an auf 8 Jahre beschränkt ist, können vom 10ten September 1817 die Schwedischen und Norwegischen Kauffahrteyschiffe, so wie die Russischen und Finnländischen Schiffe alle Arten von Schwedischen und Norwegischen Fabrikwaaren und Produkten, die ein Erzeugniß des Schwedischen oder Norwegischen Bodens oder Kunstfleißes sind, und deren Einfuhr im Allgemeinen erlaubt ist, in Finnland einführen, indem sie nur die Hälfte der Abgaben bezahlen, denen diese Sachen unterworfen sind, wenn sie auf nationalen Schiffen aus einem anderen Lande kämen; derselbe Vortheil wird in Schweden allen Finnländischen Waaren und Produkten bewilliget, die directe aus diesem Lande kommen, und die auf Finnländischen und Schwedischen Schiffen eingeführt werden. Norwegen kann aus den Häfen am weißen Meere 25,000 Tschetwert Getreide ausführen; die Russi-

schen Schiffe, die aus dem weißen Meere in Lappländischen Häfen ankommen, können während vier Wochen ihre Waaren am Bord ihrer Schiffe in den Städten an Landleute und Norwegische Schiffe und in allen anderen Häfen Lapplands 14 Tage lang an die Norwegischen Schiffe verkaufen. Die Russischen Kauffahrer aus dem weißen Meere können ihre Waaren zu Hammersfest in Norwegen in Entrepot legen ohne davon eine Einfuhrabgabe zu entrichten, und im Fall der Wiederausfuhr derselben bezahlen sie davon nur 2 Prozent am Werth. — Der Norwegische Handel beschäftigte im Jahre 1817, 719 Schiffe; in demselben Jahre hat die Einfuhr an Norwegischen gesalzenen Heringen auf Norwegischen Schiffen in 5 Ostseehäfen betragen 46,450 und 1818 72,750 Tonnen. Uebrigens ist die Schifffahrt Norwegens nicht bedeutend im Flor.

Schwedische und Norwegische Schiffe haben im Jahre 1817 nachbenannte Häfen in folgender Anzahl besucht: Hamburg 138; Riga 271; St. Petersburg 174; Pillau 134; Havre de Grace 111; Livorno 93; Lissabon 92; Flensburg 92; Antwerpen 90; Genua 78; Konstantinopel zum Durchgang in das schwarze Meer 76; Alexandrien 75; St. Ubes 61; Odessa 50; Cadix 50; Liebau 50; Barzellona 38; Alikante 33; Porto 20; Reval 14; Stettin 14; Smyrna 4; Tripolis 4; Algier 2 ꝛc. In 31 Schwedischen Häfen sind in demselben Jahre 3130 Schiffe angekommen, und 2884 abgegangen. Das Reichskammer-Collegium hat für 681 Schiffe Dokumente zur auswärtigen Fahrt ausgefertiget; seitdem 1809 — 16 567 fremde Schiffer Schwedische Documente und Bürgerrechte erhalten hatten, wodurch dem Reiche ein Verlust von 4½ Millionen Reichsthaler wiederfuhr, ist die Nationalisirung ausländischer Schiffer 1818 verboten worden; so z. B.

besaßen die Städte Deregrund und Kongelef nur 15 eigene Schiffe, und doch hatten 433 Schiffer Bürgerrechte, die aus diesem Grunde mit Schwedischen Seedocumenten versehen waren. Im Jahre 1813 ward in dem Traktate zwischen Schweden und England stipulirt, daß die Engländer das Stapelrecht in den Häfen von Gothenburg, Karlshamm und Stralsund erhalten sollten (letztere Stadt wurde späterhin mit ganz Schwedisch Pommern an Preußen überlassen) für alle Produkte und Waaren, sowohl aus Großbrittannien, als aus seinen Kolonien, die an Bord Englischer oder Schwedischer Schiffe geladen sind, während eines Zeitraumes von zwanzig Jahren; die besagten Gegenstände zahlen, wenn sie von der Art sind, um in Schweden, wenn sie Abgaben entrichten, eingeführt zu werden, oder daß ihre Einfuhr verboten ist, ohne Ausnahme als Stapelgebühr 1 Prozent von dem Werthe ihrer Einfuhr, und eben so viel von ihrer Ausfuhr. Im Jahre 1826 soll, wie der Courier bemerkt, die Handels- und Schifffahrts-Uebereinkunft Englands mit Schweden und Norwegen, aus 12 Artikeln und einem Zusatzartikel bestehend, den Reciprocitäts-Grundsatz noch weiter führen, als alle bisher nach dem liberalen Systeme abgeschlossenen; indem die sechsten und siebenten Artikel die Handels-Reciprocität auch auf den Verkehr Schwedischer und Norwegischer Schiffe mit den Brittischen Außer-Europäischen Kolonien, Indien ausgenommen, und Brittischer mit der Schwedischen Kolonie St. Barthelemy ausgedehnt; durch den achten Artikel aber Schwedische und Norwegische Schiffe im Brittischen Indien auf den Fuß der begünstigten Nationen gestellt werden.

Die Schwedische Marine ist nicht beträchtlich und von König Gustav dem Ersten, wie schon oben erwähnt, gestiftet worden. Im Jahre 1719

waren nur noch 24 Kriegsschiffe vorhanden, welche nicht einmal ihre Küsten gegen die Russen decken konnten. Im Jahre 1742 hatten die Schweden 24 Kriegsschiffe vom Range, und 20 Fregatten, nebst anderen kleinen Fahrzeugen, darauf 22,000 Mann mit den Matrosen waren. Unter Gustav's des Dritten Regierung wurde die Flotte, besonders vom Jahre 1779 bis 1786 ansehnlich vermehrt. Im Jahre 1790 vor den unglücklichen Ereignissen bei Reval und bei dem Auslaufen aus dem Wiborgischen Meerbusen, bestand die Schwedische Kriegesmacht zur See aus 29 Linienschiffen von 60 bis 74 Kanonen, und 23 Fregatten von 24 bis 40 Kanonen. Im Jahre 1818 bestand die Marine aus einer großen Kriegsflotte und aus einer Scheerenflotte, welche Flotten in den Häfen zu Karlskrona, Stockholm und Gothenburg liegen. Die große Flotte zählte in dem genannten Jahre 20 Linienschiffe und 16 Fregatten, wovon nicht alle im brauchbaren Stande waren. Sie waren mit 16,000 Matrosen bemannt. Im Mai 1822 gehörten zur großen Flotte und den drei Scheerenescadern 150 Kriegsfahrzeuge, wovon 10 Linienschiffe, die alle vier Wochen nach erhaltenem Befehle unter Segel gehen können, außerdem 80 bis 100 Kriegsfahrzeuge, die zwei Monat nach erhaltenem Befehl bereit seyn können, in See zu stechen, ferner mehrere Transportfahrzeuge und Schiffe zu Hospitälern. Das Kommando führten im Jahre 1818 2 Admirale, 3 Viceadmirale, 8 Contreadmirale, 2 Generaladjutanten, 25 Obersten, 35 Oberstlieutenants, 32 Majors, 72 Kapitains. Zur Bemannung sind 23,739 Mann vorhanden, nämlich Seeartillerie, geworben 2206, Seeleute in beständigem Dienste 8444, Seelandwehr 13,055. Nach Anordnungen vom Jahre 1817 sollen die bisher getrennten Bestandtheile der Marine, die Orlogs- und

Scheerenflotte vereint und der alte Flottenstaat an Officieren, Civilbeamten und Werftarbeitern auf 30 bis 40 Rangschiffe berechnet, und mehr auf kleine Schiffe zur Vertheidigung der Küsten ausgedehnt und davon längs derselben mehrere Divisionen errichtet und vertheilt werden.

Die Seemacht von Norwegen enthielt 6 Briggs, 8 Schoner, 46 Kanonenböte und 51 Kanonengöllen, überhaupt 126 Fahrzeuge mit 564 Kanonen in den Häfen von Christianstadt und Frederikstadt. Beim Seeetat waren 1818 77 Officiere angestellt, nämlich 1 Contre-Admiral, 1 Kommandeur, 3 Kommandeur-Kapitaine, 12 Kapitaine, 12 Kapitain-Lieutenants, 24 Premier- und 24 Seconde-Lieutenants, ohne die beim Einrollirungswesen angesetzten Officiere, nämlich 1 Contre-Admiral, 2 Kommandeurs, 1 Kapitain und 2 Kapitain-Lieutenants. Die Seebewaffnung besteht in 23,602 Mann. Nämlich Seeartillerie geworben 109, Seeleute im beständigen Dienst 23,493 Mann. Im Jahre 1818 sind in den Docken zu Karlskron 2 Linienschiffe, 15 große Kanonierschaluppen, und auf Gothland, Oeland und Calmar 18 Fahrzeuge verschiedener Art erbauet worden.

Die Schifffahrt der Russen. Daß die Russen schon früh Schifffahrt getrieben, geht aus der Geschichte der an Rußland gränzenden Länder hervor, auch beschränkte sich dieselbe in der frühesten Zeit nicht bloß auf die Gewässer ihres Reiches, sondern ging in die entferntesten Länder; jedoch waren diese Schiffe wohl nur leicht von ihnen gebauete oder von andern Nationen erhandelte. Am meisten ging aber die Schifffahrt der Fremden nach und durch Rußland, wie auch schon zur Genüge Th. 143, S. 562 u. f. angeführt worden. Durch den

allgemeinen Verkehr, der zu Kiow in Rußland getrieben wurde, wurden die Russen mit dem Handel und der Schifffahrt bekannt. Sie brachten schon in den ältesten Zeiten ihr kostbares Pelzwerk nach Babylon, welchen Handel nachher die Ungarn bekamen, den sie, so lange sie sich in Sibirien aufgehalten haben, behielten. Endlich brachten ihn die Russen wiederum an sich, und im 15ten Jahrhunderte hatten sie auch den alleinigen Besitz des Zobelfanges. Aller Handel ging meist zwischen den Nordischen Staaten und Griechenland durch ihre Hände, obgleich auch nicht selten die Oestlichen und Griechischen Kaufleute unmittelbar miteinander Geschäfte machten. Kaiser Konstantin Porphyrogenata berichtet, die Russen hätten schon in der alten Zeit nach Aegypten geschifft, und das schwarze Meer wäre beständig mit ihren Fahrzeugen bedeckt gewesen, es hätte dieserhalb auch manchmal das Russische Meer geheißen. Unter dem Großfürsten Igor hielten sie sich 15,000 Schiffe und beunruhigten damit im Jahre 941 Kleinasien. Schon früher hatten sie unter den beiden Anführern Dir und Oskold mit 200 Schiffen Konstantinopel belagert. Da sie aber durch den Theophanes und Johann Kurkuas eine schreckliche Niederlage erlitten hatten, so kamen sie im Jahre 944 unter dem Großfürsten Oleg wieder nach Griechenland und zwangen den Kaiser nicht nur zum Tribut, sondern auch ihnen den freien Handel mit Konstantinopel einzugestehen. Wie groß die Anzahl ihrer Kaufleute gewesen seyn muß, läßt sich aus einer Stelle des damaligen Friedensschlusses vermuthen, weil es darin heißt: Es sollten bei der Einführung ihrer Waaren zu Byzanz niemals mehr als auf einmal 50 Mann durchs Thor eingelassen werden. Der Großfürst Wladimir der Große schickte im Jahre 1001 einige Personen in Aegypten

und nach Babylon, die von den dortigen Handelsprodukten Nachricht einziehen, und versuchen mußten, diesen Handel unmittelbar an den Don und auf die Wolga zu leiten, welcher Versuch auch vollkommen gelang, wie weiter unten angeführt wird. Wenn der Kaiser Konstantin der Purpurgeborne die Gegend am schwarzen Meere beschreibt, so macht er beim Dniper die Anmerkung, daß die Russen auf demselben ihre Reisen nach den Häfen des schwarzen Meeres, nach der Bulgarey, in Chazarien und Syrien anstellten. Außer ihm bemerken auch noch viele andere Byzantiner das Gewerbe zwischen den Russen und Griechen. Nach dem eben erwähnten Kaiser sollen die Russen alle Jahre der Konstantinopolitanischen Reise wegen auf dem Dniper von Nowogrod nach Kiow zu gefahren seyn, um sich hier zu versammeln. Zugleich wären auch die Kriwitzen, Lenzemner und Drewier gewohnt, des Winters aus Bäumen Boote zu zimmern, solche auf den nächsten Seen in den Dniper zu flößen und dann nach Kiow zu gehen, und sie hernach den Russen zu verkaufen, die aus den alten Stücken Steuerruder und anderes Schiffsgeräth verfertigen. Im Juni traten die Russen ihre Reise an, kamen auf dem Dniper zuerst bis Witteſik (Witischew, Βιτιτζιβη) wo sie sich zwei oder drei Tage aufhielten, bis sich die ganze Kauffahrteyflotte versammelt hatte. Jetzt fuhren sie bis zum ersten Strudel fort, wo dann die Mannschaft aussteigen und zu Fuße durch die von der Seite befindliche Furth gehen mußte, die Waaren blieben aber in den Schiffen und wurden durch Ruderstangen fortgetrieben; hernach stieg man wieder ein und schiffte weiter bis an den zweiten Wasserfall, wobei, weil er dem vorigen ähnlich war, auf gleiche Art verfahren wurde, welches auch eben so bei dem dritten geschah. Beim vierten

Wasserfall wurde aber gelandet, und gegen die Petschenegen Wachen ausgestellt. Die Uebrigen beschäftigen sich darauf mit der Ausladung der Güter und Zusammenkettung der Sklaven. Jetzt wurde Alles zu Lande 6000 Schritte weit, und zwar die Waaren und Fahrzeuge auf den Schultern, fortgebracht. Wenn man auf diese Art den gefährlichen Ort vorbei gekommen war, so setzte man die Schiffe wieder ins Wasser und segelte fort, nur daß man beim sechsten uud siebenten Fall das beobachtete Verfahren bei den drei erstern widerholte. Endlich gelangte man zur Krarischen Furth, welche die aus Rußland wiederkehrende Chersoniten und die nach Cherson gehenden Petschenegen zu passiren hatten, bei welcher Gelegenheit dann die Letzteren nie ermangelten, mit den Russen ins Gefecht zu kommen. Nach glücklich überstandener Gefahr geschah von den Russen eine Landung auf der Insel St. Gregor; sie brachten hier eine große Eiche zum Dankopfer. Hier blieben sie vor allen Verfolgungen der Petschenegen sicher, bis man sich dem Flusse Selma näherte. Hernach waren von ihnen noch vier Tagereisen zurückzulegen, ehe sie die Mündung des Stroms erreichten, bei welcher man die Insel St. Aetherius zu sehen bekam. Auf dieser Insel pflegten sie einige Tage auszuruhen, und sich mit den nothwendigen Geräthschaften an Segeln, Tauen, Masten, Steuerrudern ꝛc. zu versehen. Die Fahrt an der Küste des schwarzen Meeres hinweg, blieb noch vielen Unfällen ausgesetzt, indem die Schiffe bald an den Strand getrieben wurden, und neue Anfälle von den Petschenegen zu erdulden hatten. In diesem Fall sprangen sie jedesmal alle aus den Schiffen, um dem Feinde desto besser Widerstand thun zu können. Erst nachdem sie die Selma völlig passirt hätten, wären sie von den Anfällen der Petschenegen ganz befreit

gewesen. Nachdem sie die Bulgarey erreicht, hätten sie nie ermangelt, die Mündung der Donau zu besuchen, worauf sie noch an verschiedenen Flüsse vorbei gesegelt, bis sie zu Mesembria ans Land getreten. Konstantin hängt dieser Reisebeschreibung die Bemerkung an, daß die Russen alle Winter Kiow verließen und kleine Städtchen bezögen, oder sich zu den Berbianern, Drungubiten, Kriwizen und Serviern begäben; wenn aber im April das Eis gebrochen, so kämen sie wieder den Dniper herüber gefahren und treten obige Reise nach Romanien an.

Der Großfürst Schwantoslaus wollte einsmal den Sitz des Russischen Reiches von Kiow näher an die Donau verlegen, ließ sich aber durch die heilige Olga von seinem Vorhaben wieder abbringen. Aus seinen hierbei geäußerten Beweggründen lernt man einen Theil der Waaren kennen, die um das Jahr 968 nach Rußland gegangen sind; denn er behauptete, daß ihm die Griechen bei dem veränderten Wohnsitze bequemer Gold, Wein, Baumfrüchte, Getreide, Safian, Kleiderzeuge ꝛc., die Czechen und Hungarn Pferde und Silber zuführen, und die Russen Honig, Wachs, Meth und Sklaven verschaffen könnten. Rußland bekam überdies noch viel von den Chasaren; dagegen lieferte es nach Konstantinopel Hermeline, Zobel, Fischottern, Wallroßzähne und Sklaven. Weil die Hermeline vom Dnieper über den Pontus herkamen, so nannten sie die Alten Pontische Mäuse. Durch diesen wechselsseitigen Handelsverkehr zwischen den Russen und Griechen und vermittelst des weiteren Weges den die Levantischen Waaren bis an die Ostsee hinaus nahmen, scheinen die Griechischen Münzen nach Deutschland und in die übrigen Europäischen Länder gekommen zu seyn. Durch die geschickten Unterhandlungen des Großfürsten Wladimirs des Großen gewann Byzanz sehr viel

von seinem Stapel; denn die meisten Asiatischen Waaren gingen jetzt aus den Häfen des Kaspischen Meeres in die Wolga, und nachdem sie einige Zeit landwärts bis an den Don waren fortgebracht worden, über's schwarze Meer nach der Halbinsel Cherson, woselbst sie theils von den Chersoniten, Petschenegen und Russen nach Kiow geschafft wurden.

Da in der ersten Hälfte des 13ten Jahrhunderts das Russische Reich durch Theilungen und innere Zwistigkeiten in Verfall gerathen und demselben im Jahre durch Batuchan beinahe das Garaus gemacht worden war, wurde die Russische Schifffahrt nach der Levante nicht wenig zerstört, und sie verminderte sich noch mehr, als die Genueser nach und nach von den Häfen des schwarzen Meeres, wo ihnen anfangs bloße Handelsfreiheiten eingeräumt waren, Meister gemacht hatten. In der Krimm wurde jetzt Kaffa das, was ehemals Kiow gewesen war; nach einer Tradition, die sich noch im 15ten Jahrhunderte erhalten hatte, da ein gewisser Genuese Paul Centurio seine Seereise in der Absicht unternahm, um den Levantischen Handel eine andere Wendung zu geben, und ihn den Portugiesen zu entziehen, sollen Kaufleute in Syrien, Aegypten und am Pontus ihm gesagt haben, die Spezereien kämen aus dem entferntesten Indien den Indus herauf, und dann dürften sie nur eine kleine Strecke über das Paropamisädische Gebirge gebracht werden, so befänden sie sich auf dem Oxus der sich in das Kaspische Meer ergießt, von hier gelangten sie auf der Wolga, Ocha und Moskowa nach Moskow, wo sie dann zu Lande nach Riga, und hierauf aus der Ostsee in alle westliche Länder Europas fortgeschafft werden können. Es befand sich daher noch ein Theil des Indischen Handels in der Ostsee; denn die Italiener hatten ihn noch nicht ganz an sich gerissen, und da-

her war auch die Russische Handelsschifffahrt noch nicht bis dahin ganz gesunken. Zu Anfange des 14ten Jahrhunderts befand sich der Russische Handel gänzlich in den Händen der Hansa, wodurch die Russische Schifffahrt nach aussen ganz gelähmt ward; denn die Hansa sicherte sich durch eine Anzahl Verträge und Privilegien den freien Handelsweg nach Nowogrod, und schon gegen das Ende des 13ten Jahrhunderts ließ sie sich vom Großfürsten Boris Andreewitsch und von der Naugarder Bürgerschaft über das dort neu angelegte Komtoir ein Privilegium geben; allein die fortwährende Streitigkeiten der Hansa mit den Russen machte, daß die Niederlage zu Nowogrod sich wieder verlor, und der Levantische Waarenzug nun über Moskow unmittelbar durch Liefland nach Wisby ging. Auch im 14ten und 15ten Jahrhunderte dauerten die Mißhelligkeiten der Russen mit der Hansa fort, so daß diese auf dem Hansetag zu Lübek im Jahre 1417 beschloß, allen Handel und Schifffahrt nach Naugard bei Lebensstrafe zu verbieten. Allein ungeachtet des Verbots schickte der Livische Heermeister doch einseitig Gesandten an den Großfürsten Wasili Dmitriewitsch, an den Fürsten Konstantin Dmitriewitsch, an den Erzbischof und an die Gemeinde der Stadt Nowogrod, welche die Friedensunterhandlung eröffnen mußten. Vom Gegentheile kam der Knäs. Fedor Petrowitsch mit etlichen erfahrnen Kaufleuten nach Narava, um sowohl die Gränze zu berichtigen, als einen Handelstraktat zu entwerfen. Der Vergleich kam zu Stande, und man setzte eine förmliche Akte darüber auf, die aber bis jetzt ein Geheimniß geblieben ist. Allem Vermuthen nach, hat Liefland dadurch den ganzen Russischen Handel allein an sich zu ziehen, und die nordöstlichen Produkte unmittelbar dem übrigen Europa mittheilen

wollen. Ungeachtet dieser Mißhelligkeiten schien sich die Hansa dennoch wieder zu Naugard niedergelassen zu haben, weil man liest, daß die Russen im Jahre 1424 den Deutschen zu Naugard ihre Güter und Waaren weggenommen, sie in Fesseln geschlagen, und einen Russen, der diesen heimlich einen Brief hätte zubringen wollen, an der Pforte des Deutschen Komtoirs aufgehängt hätten. Die Hansa nahm zur Wiedervergeltung alle Russische Waaren in Beschlag und ließ verschiedene ihrer Schiffe in der Ostsee aufbringen. Es kam endlich zu Unterhandlungen, wovon die Russen zwar etwas nachgaben, allein ungeachtet aller versprochenen Schadloshaltung kam es doch alle Augenblick zu neuen Weitläuftigkeiten; die Fahrt nach Rußland war unter dieser Zeit bald offen, bald gesperrt. — Die Russischen Kauffahrteyschiffe gingen im 15ten Jahrhunderte bis nach Persien. Von Astrakan ging die Reise auf dem Don in das schwarze Meer bis nach Venedig. Auch die Engländer waren im 15ten Jahrhundert schon aufmerksam auf den Russischen Handel, und wurden es nach Möser nicht erst im 16ten Jahrhunderte. Sie konnten aber um diese Zeit noch nicht unmittelbar mit ihnen in Verkehr kommen, sondern mußten ihre Geschäfte größtentheils von Preußen aus dahin besorgen. Der Czar Iwan Wasiliewitsch eroberte 1747 Nowogrod und führte die Magistrats-Personen gefangen nach Moskow, wobei das Hanseatische Komtoir zerstört wurde, und die Hansa sich ihre Freiheit mit einer ungeheuren Quantität Gold und Silber erkaufen mußte. Die Beute in der Stadt soll 300 Pfund Gold oder 14 Millionen an Werth betragen haben, und damit 300 Wagen beladen worden seyn.

Auch im 16ten Jahrhunderte dauerten die Mißhelligkeiten der Russen mit der Hansa fort. Die

immerwährenden Unruhen Rußlands sowohl im Innern, als auch mit äußeren Mächten ließen es auch nicht im 17. Jahrhunderte zu einiger Ruhe kommen, um in Hinsicht der Schifffahrt etwas Ansehnliches ausführen zu können; nur erst unter Peter dem Großen erhob sich dieselbe, und er ist in dieser Hinsicht auch als der Schöpfer anzusehen; denn nur durch seine rastlosen Bemühungen, indem er sich selbst nach Holland begab, und dort Schiffe bauen lernte, um diese Kunst seine Unterthanen dann wieder lehren zu können, gelang es diesem Reiche sich auf die Stufe in Hinsicht der Handlung und Schifffahrt, so wie überhaupt der Künste und Wissenschaften, zu erheben, worauf wir es jetzt erblicken. Schon im Jahre 1703 kam das erste Holländische Schiff in die Mündung der Newa, und wurde von Peter dem Großen, welcher seine Freude über sein wohlgelungenes Werk nicht bergen konnte, reichlich beschenkt. Im Jahre 1713 wurde der Handel von Archangel durch Kaiserlichen Befehl nach der neu erbaueten Residenz St. Petersburg verlegt, und von da an nahm die Schifffahrt, besonders aber seit dem Jahre 1721 an, erst langsam, dann aber geschwinde zu. Vorzüglich erhob sich Handlung und Schifffahrt in der Mitte des verwichenen Jahrhunderts, wo auch zwei Handelsgesellschaften zu Moskow und St. Petersburg fur den Handel nach China und Persien gegründet wurden, allein im Jahre 1762 schon ihr Ende erreichten. Die eine hatte den ausschließenden Handel nach Persien, so daß man ein Mitglied dieser Gesellschaft werden mußte, um dorthin handeln zu können. Die andere führte den Handel nach China vermittelst der Karavanen für Rechnung der Krone. Seitdem diese beiden Handelsgesellschaften aufgehoben worden, bis zu Ende des gedachten Jahrhunderts, gab es keine

Handelsgesellschaften wieder in Rußland; denn die kleinen Gesellschaften, welche in der Zwischenzeit zur Ausrüstung nach den Fuchs-Inseln und zum Handel mit Pelzwerk nach China entstanden sind, waren doch weder ausschließend, noch öffentlich, noch von langer Dauer. Die projectirte Gesellschaft des Handels mit Kamschatkischem Pelzwerke über Archangel hatte schon in ihrer Entstehung ihr Ende gefunden. Die fremden Waaren kamen in fremden Schiffen; es waren daher Kommissionairs nöthig, an welche die auswärtigen Kaufleute ihre Waaren schickten, um sie hier durch dieselben verkaufen und Russische Waaren einkaufen, sie verladen und abfertigen lassen zu können. Auf diese Weise entstand in St. Petersburg die ausländische Kaufmannschaft von diesen Kommissionairen. Man kann aus folgendem Verzeichniß die Schifffahrt nach St. Petersburg ersehen:

Von 1736 bis 1750 kamen jährlich von 100 bis 172 Schiffe

Von 1751 bis 1760 kamen jährlich von 298 bis 703 Schiffe

Von 1761 bis 1764 kamen jährlich von 288 bis 387 Schiffe

Im	Jahre	1777	kamen	730	Schiffe
—	—	1778	—	602	—
—	—	1779	—	705	—
—	—	1780	—	574	—
—	—	1781	—	803	—
—	—	1782	—	634	—
—	—	1783	—	614	—
—	—	1784	—	814	—
—	—	1785	—	679	—
—	—	1786	—	731	—
—	—	1787	—	783	—
—	—	1788	—	973	—
—	—	1789	—	837	—

Von diesen Schiffen kamen von 1775 bis 1790 jährlich: aus England 233 bis 467 Schiffe; aus Holland 8 bis 138; Dännemark 38 bis 72; Preußen 16 bis 45; Stettin 24 bis 36; Stralsund 2 bis 4; Danzig 2 bis 9; Hamburg 1 bis 16; Bremen 1 bis 4; Lübeck 34 bis 59; Rostock 10 bis 53; Schweden 24 bis 61; Portugal 4 bis 23; Spanien 4 bis 28; Frankreich 2 bis 81; verschiedenen Italienischen Häfen 1 bis 30; Ostende 1 bis 13; Amerika 1 bis 11. Der Unterschied der Zahl der Schiffe aus einem und demselben Hafen, hatte in Kriegen und dem Gange des Handels seine Ursachen. Wegen der theuren Zehrung überwintern jährlich nur in St. Petersburg von 30 bis 50 fremde Schiffe, und die mehrsten derselben aus Noth.

Wie schon oben bemerkt worden, waren, außer den oben angeführten und wieder eingegangenen Handelsgesellschaften, bis zu Ende des verwichenen Jahrhunderts keine neuen gestiftet; im Jahre 1797 entstand jedoch die Russische Amerikanische Gesellschaft zu Irkuzk nach den Aleuten, und der Nordamerikanischen Küste. Sie hat Komtoire zu Irkuzk, Jakuzk, Ochozk und Moskow; Kommissionen in Kasan, Tomsk und Kamtschatka, und Etablissements auf der Nordwestküste Amerikas, auf den Baranowinseln und der Kolonie Roß im Rumanzowschen Meerbusen; ihr Privilegium ist im October 1821 abermals auf 20 Jahre erneuert worden, mit mehreren Erweiterungen und ausgedehnteren Berichtigungen, als vorher; sie hat 1797 bis 1817 über 16 Millionen Rubel Pelzwerk ausgeführt; und allein in Kiächta an 21/2 Millionen Rubel für Zollgebühren entrichtet; sie unterhielt 1818, 10 Schiffe von 25 bis 350 Tonnen; die Ausrüstung eines jeden zu Ochozk kostet 20 bis 30,000 Rubel; kommt aber

eines nach der Reise, die 3 bis 10 Jahre dauert, glücklich nach Ochozk zurück, so ist der Gewinn 2 bis 3 fach größer, als der Kostenbetrag der Unternehmung. Der Kaiser erhält ein Zehntel vom Werth des gewonnenen Pelzwerkes; das Uebrige gehört der Gesellschaft. Das Kapital der Gesellschaft in Fahrzeugen, Waaren, Materialien ꝛc. war 1814 mehr als 5 Millionen Rubel; außerdem hatte sie noch zur Umschiffung der Erde an 1/2 Million Rubel verwandt. Die Dividende der Actien betrug für jedes der beiden Jahre 1816 und 1817 150 Prozent für die Actien von 500 Rubel; der ganze Gewinn betrug 1,156,750 Rubel; von ihren Actien sind an 8000 zu 500 Rubel ausgegeben, die aber jetzt wegen der einträglichen Dividende über 600 Rubel stehen. Die Russische Handlungsgesellschaft des weißen Meeres für die Heringsfischerei, welche ein Komtoir zu St. Petersburg und zwei andere in Archangel und Onega hat ꝛc. Diese beiden Handelsgesellschaften sind gegenwärtig die einzigen, die Rußland besitzt, sonst ist der Handel und die Schifffahrt frei. Da Rußland viele schiffbare Flüsse besitzt, und von Meeren zum Theil bespült wird, wie schon unter Rußland, Th. 128, S. 745 und 752 angeführt worden, so eignet es sich auch ganz zur Schifffahrt. Der Seehandel wird durch die Schifffahrt auf der Ostsee, auf dem weißen, schwarzen, Azowischen und Kaspischen Meere betrieben. Auf der Ostsee in St. Petersburg, Riga, Kronstadt, Reval, Libau und Abo; im weißen Meere in Archangel und Onega; im schwarzen und Asowschen Meere in Odessa, Nicolajew, Oczakow, Cherson ꝛc.; auf dem Kaspischen Meere zu Astrachan. Im Jahre 1824 gingen 371 Russische Schiffe durch den Sund. Im Jahre 1819 sind 4809 Schiffe angekommen

und 4786 abgegangen, von diesen kamen in Kronstadt 1601 an, und 1060 gingen ab; in Riga sind 1298 angekommen und eben so viel abgesegelt; in Odessa 677 angekommen und 250 abgesegelt; in Archangel 306 angekommen und 662 abgesegelt ꝛc.

Die Russische Seemacht, welche, wie schon erwähnt worden, ein Werk Peter des Großen ist, bestand unter seiner Regierung aus 62 Kriegsschiffen, nämlich 9 vom ersten Range zu 60 Kanonen und 500 Mann Besatzung; 20 vom zweiten Range zu 50 Kanonen und 360 Mann; 5 vom dritten Range zu 42 Kanonen und 250 Mann; 19 vom vierten Range zu 34 Kanonen und 180 Mann, und 9 vom fünften Range zu 24 Kanonen und 72 Mann; hierzu kamen nun noch 4 Brander, 18 Galeeren und 100 Brigantinen. Nach seinem Tode erhob sich die Marine unter seinen Nachfolgern immer mehr und mehr. Zur Zeit Catharinas der Ersten belief sich die Anzahl der Galeeren auf 140, worauf allein 30,000 Mann eingeschifft werden konnten. Vor dem Kriege im Jahre 1756 bestand die Flotte aus 24 Linienschiffen, 7 Fregatten, 3 Bombardier-Gallioten, 2 Pramen und 4 Paquetbooten. Dann waren zu Petersburg noch 102 Galeeren und in allem Seeleute 10,000 Mann. Zu Ende des 18ten Jahrhunderts bestand die Marine aus 3 großen und 3 Ruderflotten im östlichen Ocean, im Baltischen und im schwarzen, und einer Flottille im Kaspischen Meere. Im Jahre 1805 zählte man 32 Linienschiffe, 18 Fregatten und 59 kleinere Fahrzeuge, die in brauchbarem Stande waren; bei der Ruderflotte 226 Segel, und zusammen 4428 Kanonen. Im Jahre 1824 betrug die Seemacht 70 Linienschiffe, 18 Fregatten, 6 Kutter, 7 Briggs, 54 Schoner oder kleine Fahrzeuge, 20 Galeeren, 25 schwimmende Batterien, 121 Kanonenböte, 63 Jöllen und

80 Falconets, zusammen 464 Segel mit 5000 Kanonen, 33,000 Matrosen, 9000 Seesoldaten und 3000 Seeartilleristen. Es standen dabei 5 Admirale, 8 Vice- und 13 Contreadmirale, 13 Kapitain-Commodore, 31 Kapitains vom ersten und 30 vom zweiten Range, 141 Kapitain-Lieutenants, 436 Lieutenants, 572 Midshipmans, 222 Steuerleute, 29,104 Matrosen, 2348 ältere und 584 jüngere Schiffsjungen. Die Seeartillerie commandirte ein General-Feldzeugmeister, 1 Zeugmeister, 4 Kapitains vom ersten, 5 vom zweiten, und 5 vom dritten Range. Die Seesoldaten sind in 4 Regimenter, jedes zu 2067 Mann, vertheilt. Der Haupthafen der Ostseeflotte ist Kronstadt; kleinere Abtheilungen sind in Reval ꝛc. Um das Kaspische Meer zu beherrschen, reichen nur wenige Fregatten und kleine Schiffe hin; auch erbaut man zuweilen zu Ochozk einzelne Kriegsfahrzeuge. Die Flotte ist in 3 Eskadern getheilt: die weiße, blaue und rothe Flagge. Jede Escadre wird von einem Admiral befehligt, unter dem zwei Vice-Admirale und drei Contre-Admirale stehen. Um die Schifffahrt durch dazu tüchtig gebildete Seeleute zu befördern, besteht eine Schiffbauschule zu St. Petersburg mit 450 Zöglingen, eine Steuermannsschule in Kronstadt mit 250 Zöglingen; ferner Steuermanns- und Schiffbauschulen in Archangel, Odessa und Nikolajew.

Schifffahrt der Italiener, nämlich der Neapolitaner, Sicilianer, Sarden, Venetianer, Genueser ꝛc. Die Schifffahrt der Neapolitaner oder des Königreichs Sicilien diesseits der Meerenge ist nie sehr bedeutend gewesen, obgleich der Chevalier Acton, Minister des Seewesens, sich bemühete sie zu heben, um die Landeswaaren selbst ausführen zu können, die größtentheils nur von fremden Nationen abgeholt werden. Von

ihrer früheren Geschichte der Schifffahrt weiß man sehr wenig, wahrscheinlich haben die Schicksale dieses Landes, einem unaufhörlichen Wechsel der Regenten unterworfen zu seyn, viel zu ihrer Nichtaufnahme beigetragen; besonders aber erlitt die Schifffahrt und das ganze Marinewesen unter den Spanischen Statthaltern einen gewaltigen Stoß. Die Handelsschifffahrt dieses Volkes geht größtentheils nur an den Küsten ihres Landes von einem Platze zum andern, wozu auch der Mangel an schiffbaren Flüssen und Kanälen, wie auch an geschickten Seeleuten, und die Unsicherheit vor den Afrikanischen Seeräubern, vieles beitragen; daher holen, wie schon oben bemerkt worden, fremde Schiffe, namentlich der Engländer, Franzosen, Dänen ꝛc. die einheimischen Produkte ab und führen ihnen die ausländischen zu, so daß der Neapolitanische Handel dadurch den Gewinn der Fracht und Rückfracht verliert. Im Jahre 1820 beschäftigten sich 3127 Schiffe und Barken mit dem Seehandel und der Küstenfahrt; 209 Fahrzeuge waren auf den Korallenfang an der Küste von Tunis ausgelaufen, die 20,000 Maaß Korallen einbrachten. Ueberhaupt beziehen 300,000 Menschen durch Fischerei und Schifffahrt ihren Unterhalt unmittelbar vom Meere. Der Hafen von Neapel hat 8/6 des ganzen auswärtigen Handels in Händen; andere Häfen sind Salerno, Bari, Taranto, Gallipoli, Cotrone, Pasitrano, Trani und Barletta. Unter der kurzen Regierung Joachim Napoleons fing die Schifffahrt an etwas lebendig zu werden, indem dieser Regent Alles zur Aufmunterung derselben that. So wurde zum Beispiel noch im Jahre 1813 folgendes Decret, die Handelsschifffahrt betreffend, von demselben erlassen:

Joachim Napoleon ꝛc. Der Zustand des Königreichs erheischt die Begünstigung der Ausfuhr des Ueberflusses, so wie die Aufmunterung des Ackerbaues und des Handels. Da Wir nicht nur dahin die Vorsorge gehen lassen, daß Unserm Königreiche nicht die auswärtigen Produkte, deren es nöthig hat, fehlen, sondern durch dieses Mittel den heimlichen Einfuhren eine neue Gränze setzen wollen, so haben Wir auf den Bericht unserer Minister des Innern und der Finanzen dekretirt und dekretiren wie folgt:

Art. 1. Die Schiffe aller befreundeten und neutralen Mächte können ohne eine andere vorausgängige Autorisation in die Häfen des Königreichs, mit Ladungen aller Arten Produkte des Bodens, des Fischfangs ein- und mit Konsumtionsgegenständen und Produkten des Königreichs oder solchen Waaren, die sich in demselben befinden und darin gekauft worden sind, auslaufen, ohne an etwas anders, als die Zahlung der durch Tariffe festgesetzten Abgaben gehalten zu seyn. Sie können überdies diejenige Waaren, welche durch die bestehenden Gesetze nicht verboten sind, frei deponiren, und zusammen oder theilweise mit sich nehmen. Sie können jedoch nur in dem Hafen Unserer guten Stadt von der in diesem letzten Falle ertheilten Erlaubniß Gebrauch machen. — 2. Alle früheren Dekrete und Beschlüsse, in so fern sie die Verfügungen des gegenwärtigen Dekrets zuwiderlaufen, sind zurückgenommen. — 3. Unsere Minister sind mit der Vollziehung des gegenwärtigen Dekrets beauftragt. Neapel, den 11ten November 1815.

Nach dem Handels- und Schifffahrts-Vertrag mit England vom 26sten September 1816 sind alle Privilegien die Brittische Unterthanen zufolge früherer Verträge in den Sicilianischen Staaten genossen, abgeschafft, auch andere Staaten sollen künftig die abgeschaften Privilegien nicht genießen; dagegen werden künftig 10 Prozent weniger von Brittischen Fabrickwaaren bezahlt, und wenn der Belauf der Zollabgaben nur 20 Prozent von der Waare

beträgt, so wird die Abgabe von 20 auf 10 Prozent reducirt, und so im Verhältniß. Die Brittischen Unterthanen genießen übrigens die völligste Freiheit, und die mit gehörigen Patenten versehene Schiffe der Jonischen Inseln dieselben Rechte, wie die Englischen. Aehnliche Verträge sind am 28sten Februar 1817 auch mit dem Könige von Frankreich und Spanien abgeschlossen worden, und zur Schadloshaltung wegen der abgeschaften Privilegien und Exemtionen sollen die Unterthanen der drei Mächte einen Abzug von 10 Prozent vom Betrage der nach dem Tarif vom 1sten Januar 1816 zu entrichtenden Einfuhrzölle, auf die Totalität der Waaren oder Produkte, die in die Neapolitanischen Länder eingeführt werden, genießen. Nach dem Dekrete vom 1sten August 1823 genießen alle Europäischen Schiffe 10 Prozent Verminderung des Zolles für alle von ihnen ein- oder ausgeführte Waaren. Vom Ausgangszoll sind ganz befreit mehrere einheimische Erzeugnisse; z. B. alle Woll-, Baumwoll-, Leinen, und Hanfarbeiten; alle Seidenstoffe, gegerbtes und halbgegerbtes Leder, Feigen und alle trockne Früchte, Wein, Most, Essig, frische und gesalzene Fische ꝛc. Um den Landmann aufzuhelfen und Geld ins Land zu ziehen, ist im Januar 1824 die Zollfreiheit allen außer Landes gehenden Getreidearten auch fremden Schiffen zugestanden worden. Auch ist durch ein Dekret vom 15ten December 1823 zur Aufmunterung der Fabrikation und des Handels die Ausfuhr inländischer Erzeugnisse von jedem Zoll befreit, und bei der Einfuhr fremder Produkte der auf die suprafeine Qualität bezogene Zoll eingeführt worden, der bei Modewaaren ꝛc. 30 Prozent beträgt. In dem Staate diesseits der Meerenge hat der König im September 1817 ein besonderes Seegericht errichtet, das in Neapel seinen Hauptsitz hat, und über die

Rechtmäßigkeit der Prisen und das Eigenthum der vom Schiffbruch geretteten Sachen erkennen soll. In den verschiedenen Seebezirken, in welche das Ufer von Neapel eingetheilt ist, erkennen besondere Commissionen in erster Instanz. Die Marine zur Beschützung des Landes und der Handelsschifffahrt ist gegenwärtig sehr unbedeutend; im Jahre 1783 bestand sie aus 2 Linienschiffen, 4 Fregatten von 54 bis 60 Kanonen, 6 Schebecken, jede von 24 Kanonen, und 8 Gallioten. Nach öffentlichen Versicherungen im Jahre 1788 sollen von 1782 bis 1788 zu Neapel und Castello a Mare 32 Linienschiffe, Fregatten, Corvetten, Brigantinen und Gallioten erbauet worden seyn, ohne die Schebecken, Kutter und Paquetboote hinzuzurechnen, und wirklich bestand die Flotte im Jahre 1789 aus 4 Linienschiffen oder Dreideckern, 8 Fregatten und mehreren kleineren Fahrzeugen; sie war aber nach der Zeit so gesunken, daß sie im Jahre 1808 nur noch eine einzige Fregatte, 1 Corvette, 4 Briggs und 80 Boote zählte. Im Jahre 1820 zählte sie dagegen wieder 1 Linienschiff, 3 Fregatten, 20 Briggs, 1 Corvette und 60 kleine bewaffnete Fahrzeuge, außerdem lagen mehrere reparaturfähige und völlig unbrauchbare in den Häfen.

Die Schifffahrt der Sicilianer oder des Königreichs Sicilien jenseits der Meerenge, scheint nach entfernten Ländern wohl in den früheren Zeiten nicht bedeutend gewesen zu seyn, wenigstens findet man davon nicht viel aufgezeichnet; denn auch dieses Reich trifft, wie Neapel, mit dem es verbunden ist, der Wechsel der Regierungen; denn es kam nach seiner Vereinigung mit Neapel unter dem Namen: des Königreichs beider Sicilien erst an das Hohenstaufische Haus unter Kaiser Heinrich dem Sechsten; dann erhielt es vom Pabste

Urban dem Vierten Karl von Anjou, Bruder Ludwig's des Neunten von Frankreich; hierauf erhielt es Peter der Dritte von Arragonien; dann kam Neapel durch König Karl den Achten zu Ende des 15ten Jahrhunderts wieder an Frankreich; dann kam es wieder an Arragonien ꝛc. Die große Zahl guter Seehäfen, worunter sich besonders Palermo, Messina, Trajan, Syragossa oder Syracus auszeichnen, begünstigen die Handelsschifffahrt von einer Küste zur andern, wenn gleich der Mangel an schiffbaren Flüssen und Kanälen die Zufuhr der Waaren zu den Küstenländern erschwert. Die Sicilianische Schifffahrt kommt aber übrigens bei dieser Küstenfahrt gar nicht in Betrachtung; denn es sind meist Ausländer, welche ihre Produkte und Waaren auf eigenen Schiffen den Sicilianern zuführen und die Produkte der Insel dafür abholen, wie auch schon oben, unter Neapel, erwähnt worden, welches Reich mit diesem, da es mit demselben vereint ist, gleiches Schicksal theilt. Sowohl von den Handelsschiffen dieses Landes, als von der Marine hat man keine Kunde, sie sollen in den traurigsten Umständen seyn.

Von der früheren Schifffahrt der Sarden oder Sardinier hat man eben so wenig Kenntniß, wie von derjenigen der Sicilianer; denn auch hier schiffen die Ausländer auf eigenen Schiffen nach Sardinien, bringen ihre Produkte und holen dafür diejenigen der Insel ab. Außer einigen guten Seehäfen bestehen in dem Königreiche keine besonderen Anstalten zur Beförderung der Handelsschifffahrt. Durch das Hinzukommen von Genua hat der Staat Vieles in Hinsicht der Schifffahrt gewonnen. Der im Jahre 1816 mit Algier, Tripolis und den übrigen Barbaresken Staaten geschlos-

sene Frieden sichert die Sardinische Schifffahrt. Nach der Bekanntmachung des Admiralitätsraths zu Genua vom 8ten October 1816, ist den Unterthanen des Königs von Sardinien verboten auf ihren Schiffen fremde Flaggen zu führen, da ihre Schiffe durch den mit den Barbaresken abgeschlossenen Frieden, und eine hinlängliche Seemacht gesichert seyen; wer sich daher noch künftig einer fremden Flagge bedient, verfällt in eine Geldstrafe von 500 Scudi oder im Unvermögensfalle in fünfjährige Galeerenstrafe. Die Sardinische Flagge erschien 1822 von Genua aus auch in Südamerika und der Südsee. Die Zahl der Kauffahrer betrug 1536, und die der enrollirten Seeleute 28,530. Eine Marine, zur Beschützung des Handels und des Staats existirt nicht; denn eine geringe Anzahl kleiner Schiffe, welche Sardinien besitzt, kann man mit diesem Namen wohl nicht belegen; so z. B. bestand die sogenannte Seemacht im Jahre 1822 in einer Fregatte von 36 Kanonen, 2 Blockschiffen von 54 Kanonen, 1 Corvette von 20, 2 Briggs von 16, 2 Goeletten von 6 Kanonen, und 2 Galeeren; s. auch unter Sardinien, Th. 134, S. 555, 575.

Was die Schifffahrt der Genueser nun noch besonders anbetrifft, als nämlich Genua noch eine freie Republik war, so ist dieselbe im Mittelalter schon bis zum 17ten Jahrhunderte Th. 143, S. 684 u. f. fortgeführt worden. Auch im 18ten Jahrhunderte konnte die Schifffahrt der Genueser sich eben so wenig erheben, sie sank immer mehr und mehr herab, und beschränkte sich nur auf Italien, die südlichen Küsten von Frankreich, Spanien und Portugal, und nur selten gingen Schiffe nach Smyrna. Die Flotte der Republik war bis auf 4 bis 6 Galeeren und einige bewaffnete Barken, Felucken ꝛc. herab gekommen, jene dienten zu nichts anderm, als

etwa Getreide aus Sicilien zu holen und zur Sommerszeit die vornehmen Genueserinnen auf die See zu führen. Seitdem es unter Frankreich und nachher unter Sardinien gekommen, hat sich die Schifffahrt zwar etwas erhoben; allein sie wird nie wieder dahin gelangen, wo sie zur Zeit ihres Glanzes im 13ten und 14ten Jahrhunderte stand, als sie noch eine freie Republik war, in der Levante und am schwarzen Meere beträchtliche Besitzungen hatte, und eine überaus ansehnliche Seemacht unterhielt.

Von der Schifffahrt der Venetianer ist bis zum 17ten Jahrhunderte schon Th. 143, S. 693 u. f. Erwähnung geschehen; so soll die Marine dieser Republik zu Anfange des 15ten Jahrhunderts an 300 Schiffen mit 80,000 Mann, und 145 Galeeren mit 11,000 Mann stark gewesen seyn, außer den Kauffahrern, welche noch 3000, von 10 — 200 Tonnen, mit 17,000 Seeleuten an Bord, stark gewesen. Im Jahre 1782 bestand die Venetianische Schifffahrt aus ungefähr 370 Fahrzeugen. Die Flotte der Republik, wovon der wichtigste Theil meistens zu Korfu lag, bestand im Jahre 1766 aus 30 Kriegsschiffen, die theils fertig, theils angefangen waren, theils ausgebessert wurden, und einige Schiffe und Galeeren waren in See. Im Jahre 1788 bestand die Flotte aus 80 Kriegsschiffen, unter welchen 19 von der Linie waren, 5 die von Stapel laufen sollten ungerechnet. Der Oberbefehlshaber (Capitana generale) ist allezeit ein Nobile und wird in Kriegszeiten von dem Pregadi die Flotte zu kommandiren verordnet. Er hat die Aufsicht über alle Häfen; sein Amt dauert nur drei Jahre. Nach ihm folgt der Proveditor Generale da mare; nächst diesem ist der Kapitain des Golfo, welcher stets eine Escadre von 6 Galeeren und einigen Jachtschiffen in dem Golf des Adriatischen Meeres, sowohl wider die Seeräu-

ber, als auch zur Beobachtung der Schiffzölle, unter seinem Befehle hat. Nachdem Venedig unter Napoleon unter Französische Herrschaft gerathen, sank der Eifer für die Schifffahrt, so wie bei jeder ihrer freien Verfassung beraubten Nation. Jetzt ist Venedig an Oesterreich gekommen, worüber man die Schifffahrt der Oesterreicher, weiter unten, nachsehen muß.

Die Schifffahrt der Maltheser scheint, wenn nicht bedeutend, bei der Kleinheit der Insel, dennoch schon in den frühesten Zeiten rege gewesen zu seyn, nur findet man darüber wenig oder nichts aufgezeichnet. Die Marine bestand nach Niebuhr im Jahre 1761 aus 3 Kriegsschiffen von 64, 62 und 60 Kanonen, 4 Galeeren und 2 Halbgaleeren, und nach Brydone im Jahre 1770 in 4 Galeeren, 3 Galeoten, 4 Schiffen von 60 Kanonen, 1 Fregatte von 36 Kanonen, und verschiedenen geschwind segelnden kleinen Fahrzeugen. Seit dem Jahre 1814, wo diese Insel unter Englands Herrschaft gekommen, die sie schon seit 1800 besetzt hatten, besteht die Marine aus einem Paquetboote nach Syrakus und zwei Kriegsbriggs, die den Dienst als Paquetboot zwischen Malta und Smyrna versehen, und zugleich die Seeräuber in Ordnung halten.

Die Schifffahrt der Jonischen Inseln ist schon früh oder in früheren Zeiten rege gewesen, wie schon Th. 143, S. 545 u. f. angeführt worden, auch haben diese Inseln gute Häfen, oder doch Ankerplätze und Rheeden. Die Inseln, welche zusammen eine Republik unter Englischem Schutze bilden, sind Corfu, Paxo, Santa Maura, Cefalonia oder Cephalonia, Theaki oder Thiki, Zante, Cerigo. In dem Hafen der ersteren unterhielt diese Insel ehemals eine Flotte von Galeeren und andern Schiffen. — Die Insel Santa Maura hat zwei Häfen und

eine nicht unbedeutende Schifffahrt. — Cefalonia hat 3 Häfen, vortreffliche Ankerplätze und viele sichere Buchten. Die Einwohner sind als vortreffliche Seefahrer berühmt und halten 400 eigene Schiffe, worauf 7000 Matrosen sich befinden. — Die Insel Theaki oder Klein-Cephalonien hat einen geräumigen Hafen und 50 Kauffahrteyschiffe. — Die Insel Zante hat mehrere sehr gute Häfen und Schifffahrt, so auch Cerigo, Türkisch Tschecka, ehemals Cythera. In den beiden Häfen Avlemana und Capsalis findet man ein Kauffahrteyschiff und 24 Fahrzeuge.

Die übrigen Italienischen Reiche, als der Kirchenstaat, Parma, Modena, Massa, Luca, Toscana ꝛc. treiben nur wenige Schifffahrt, bei übrigens guten Häfen, Kanälen ꝛc. Der Kirchenstaat hat eine kleine Flotte im Hafen von Civita Vechia, die aus 2 Fregatten und einigen geringen Kriegsfahrzeugen besteht.

Die Schifffahrt der Preußen muß schon in den frühesten Zeiten der Welt betrieben worden seyn, wenn man annimmt, daß die Phönizier, eine der ältesten handelnden Nationen, die uns die Geschichte aufbewahrt hat, schon mit ihren Schiffen bis in die Ostsee und an die Preußische Küste gekommen, um daselbst den Bernstein abzuholen. Ihnen folgten die Massilier, jetzt Marseiller, eine Kolonie der Phokäer, und eigneten sich den Bernsteinhandel allein zu. Unser altes Preußen war in der alten Welt ein wichtiger Handelsplatz; nicht nur Griechische Dichter besangen sein Gestade, sondern auch die ältesten Geschichtschreiber lieferten von ihm Beschreibungen, die sehr genaue topographische Kenntnisse verrathen. So sehr sich auch die Massilier, welche die Phönizische Schifffahrt und Handlung nach Norden geerbt, und wahrscheinlich noch unter

den Franken fortgesetzt hatten, bemüheten, diesen Theil Europas der übrigen Welt zu verheimlichen, so wenig konnten sie verhindern, daß nicht einige, obgleich sehr geringe Bruchstücke von der Reisebeschreibung des Pytheas, ihres Landsmannes, selbst auf unser Zeitalter gekommen sind; — nach Torfäus, Bayer's, Thunmann's, Schoening's und Wedel-Jarlsburg's Versicherung das beste geographische Denkmal des Nordischen Alterthums. Der letzte genannte Schriftsteller hat uns aufs Neue überzeugt, daß weder des Pytheas, noch des Enthemenes Nachrichten vom Eismeere und von der Insel Balthia Fabeln sind. Man muß zwei Reisen unterscheiden, die Pytheas zu verschiedenen Zeiten unternommen hat. Eine nach dem Nördlichen Europa am Kentischen Vorgebirge, Brittannien vorbei bis zum heutigen Preußen, und die andere, nach seiner Rückkunft, von Cadix aus an den Donfluß. Ueberhaupt haben sich alle Anwohner der Ostsee seit den ältesten Zeiten mit dem Handel und der Schifffahrt beschäftiget, und noch zur Zeit des Adam von Bremen haben die Nordischen Kaufleute ihre Fahrt nach Preußen von Schleswig aus angetreten. Die Anwohner der Preußischen Küste verschickten den Bernstein nicht unmittelbar nach Griechenland und nach Rom, sondern er wurde von den Normännern, vorzüglich von Jüten, die auch Teutonen, Kimbern und Kelten hießen, nach Wedel lauter gleichbedeutende Namen, abgeholt, und an die Massilier vertauscht. Bayer hat diesen ältesten Bernsteinhandel genau verfolgt. Die Waaren wurden von den Kelten oder Teutonen den Aesthyern (Esthen, Preußen) abgetauscht, durch Pommern, dessen Hauptstadt Karnunt der Stapel davon war, den Venetern am Adriatischen Meerbusen, die bei dieser Gelegenheit oft mit den Wenden an der Weichsel verwech-

selt werden, zugeführt, welche sie hernach an die Tarenter und Alexandriner verhandelt hätten, wodurch dieselbe der ganzen südlichen Welt mitgetheilt worden wäre. Nach Bayer's Behauptung sollen die Preußen sie an die Düna und die Scythen auf dem Dniper bis an die Wasserfälle zum Verkauf gebracht haben, und von da wären sie durch die Olbiten, einer Griechischen Nation abgeholt, und sowohl den übrigen Griechischen Kolonien am Ausfluß des Dniepers, als den Venetern überlassen worden, welche letztere sie endlich auf Alexandrinischen Schiffen weiter versendet hätten. Der Bernstein nahm daher, als einer der ältesten Handelszweige in der Welt, ehemals denselben Weg hinab, auf welchem nachher die Indischen und Asiatischen Waaren heraufgekommen sind. Drei Wege sind uns vom Bernsteinhandel bekannt geworden; einen auf dem Ocean durch Massilische Schiffe; einen auf der Axe bis an den Adriatischen Meerbusen, und einen auf dem Dnieper zum schwarzen Meere. Preußen wurde durch den Bernsteinhandel den südlichen Europäern sehr wichtig, so daß Kaiser August den Mathematiker Dyonisius von Alexandrien dahin schickte, der hier nicht nur allerlei Naturbegebenheiten beobachtete, sondern auch mehrere Nachrichten von der Beschaffenheit der Einwohner einziehen mußte. So groß auch die Quantität Bernstein war, die alle Jahre nach dem Mittelländischen Meere abging, so war sie doch für die Verschwendung eines Nero nicht hinreichend; denn er schickte einen Römischen Ritter an die sogenannte Bernsteinküste und ließ durch ihn eine ungeheure Menge herbeischaffen. Von dem Könige der Esthen brachte er allein 13,000 Pfund als Geschenk mit. Er nahm bei der Hinreise seinen Weg über Karnunt in Pannonien durch das Land der Gothinen und das heutige Polen. Wenn

man zugleich den Vorrath Römischer Münzen in Preußischen Urne berücksichtiget, so giebt dies einen Beweis, daß seit den ältesten Zeiten zwischen dem Norden und Süden ein Handelsverkehr bestanden hat, ohne daß derselbe durch die umherliegenden wilden Völker beunruhiget worden ist, welches man man auch noch jetzt im Morgenlande gewahrt, wo der Kaufmann im ganzen Lande ehrwürdig ist, und seine Person nicht im Kriege angetastet wird. Den Weg auf dem Dnieper herauf in die Ostsee scheinen auch manchmal die Asiatischen Kaufleute genommen zu haben. — Wahrscheinlich waren die ersten Schiffe so beschaffen, daß sie entweder zu Lande fortgetragen oder auf Walzen fortgeschafft werden konnten. Die Asiatischen Kaufleute kamen also vom schwarzen Meere den Dnieper herauf und gingen mit ihren Schiffen an die Düna, die sie dann ins Baltische Meer führte. Pernigskiöld führt aus einer gewissen Sage die Stelle an, daß Ingo König von Manheim seinem Sohne eine Flotte ausgerüstet hätte, um damit in Arabien in das Land der Seren, ja bis nach Ostindien zu schiffen. Nach Bayern soll der Weg auf dem schwarzen Meere in das Mittelländische Meer nach Alexandrien genommen worden seyn, von wo nun die Schiffe zu Lande in das rothe Meer gebracht worden wären. Für das Nordische Europa war damals schon Kulm (Gelonum) die Stapelstadt; hier ward hauptsächlich der Preußische Bernstein für die Morgen- und Abendländer gesammelt. Sie ward von dem Perserkönige Darius auf seinem Kriegszuge gegen die Scythischen Völker verbrannt. Die Griechen hatten sie erbauet und zum Behufe des Nordwestlichen Handels Kolonisten dahin gesetzt, die in der Folge viele Handelsverbindungen mit den Olbiten bekamen, und diesen die Europäischen Produkte und hauptsächlich den Bernstein zuführten. Hieraus

gewahrt man, daß der Norden schon in den frühesten Zeit einen unmittelbaren Verkehr mit den Morgenländern gehabt hat, indem der Levantische Waarenzug schon damals bis an die Preußische Küste ging. Wie es scheint, so ist die Schifffahrt im Innern nicht gleich betrieben worden; ihr Handel mußte daher Karavanenweise zu Lande so lange getrieben werden, bis die Güter auf den Dnieper in die Wolga und an den Don gebracht wurden, weil die benachbarten Länder von lauter wilden Völkerschaften bewohnt waren und es folglich an allen Bequemlichkeiten zur innern Schifffahrt mangelte. Die Preußen lieferten nicht allein Bernstein, sondern auch Pelzwerk, meist von Zobeln und Mardern; ihr Verkehr damit ging hauptsächlich nach Biörkoe (Birka), einem sehr reichen Handelsorte auf einer Insel an der Schwedischen Küste. Der Handel mit Pelzwerk dauerte bis auf die Zeit der Kreuzherren. Wenn man nun noch berücksichtiget, daß es an diesen Küsten von Seeräubern gewimmelt hat, und daß die Schweden, Dänen und Normänner alle Jahre in Esthland große Verwüstungen angerichtet haben, so muß man vermuthen, daß, ausser den natürlichen Landesprodukten, sich auch noch andere Reichthümer daselbst befunden haben. Die Stadt Hela war der Haupthafen aller Schiffe, die aus der Nordsee ins Baltische Meer und nach Preußen zu schiffen pflegten; sie ward daher auch im 9ten Jahrhunderte von dem berühmten Seefahrer Ohther besucht, welcher sie Sciringesheal von den Schiringen, Scoringen, einer Phönizischen Kolonie, die sich hier niedergelassen hatte, nannte. Bei der Handelsschifffahrt, die jährlich von Schleswig aus nach Preußen zur Abholung der Levantischen Waaren angestellt wurde, war Druso der letzte Handelsplatz. Der zweite Handelsplatz war Danzig, von seinen Gothischen Erbauern zuerst Asa-

gard, nachher Gothenschanz, manchmal auch Hermionia genannt, und schon dem Ptolemäus bekannt. Außerdem hatte Preußen im 9ten Jahrhunderte noch mehrere Städte, deren jede ihren eigenen unabhängigen Befehlshaber hatte. Die Nordischen Könige, und im Jahre 235 Friedlief der Erste, König der Gothen, machten an der Preußischen Küste viele Eroberungen, fielen nach ihrem Uebergange über die Donau in Mösien und Thrazien ein, und kamen hierauf wieder glücklich in ihr Vaterland zurück. Nach dem Jornandes und dem Dänischen Saxo sollen die Gothen bei ihren Einfällen in die Städte des Orientalisch-Römischen Reiches häufig den Weg geradezu von Preußen, in dessen Gegenden ihr Reich einige Zeit blühete, durch Polen und Rußland genommen haben. Daher rührt es auch, daß die alten Geographen in dem Wahne standen, als wenn das Baltische Meer mit dem Pontus zusammenhing, und Skandinavien sich bis an die Meotische See erstreckte, und daß König Alfred der Große Deutschland so weit ausgedehnt hat, daß er ihm östlich den Donfluß, westlich den Rheinstrom, südlich die Donau, und nördlich das weiße Meer zur Gränze giebt. Auch im 10, 11, 12 und 13ten Jahrhunderte war Preußens Schifffahrt und Handel nicht unbedeutend. Nach Urkunden vom Jahre 996 hieß damals Danzig, der Hauptort Pommerns, ein Grod und besaß einen eigenen Landgerichtshof. Zur Zeit der Mission des heiligen Adelberts wird sie ausdrücklich eine Stadt genannt, die von fremden Seefahrern stark besucht worden wäre. Ihre ausgebreitete Schifffahrt und ihr Kornhandel machten sie berühmt, da sie allein den Vertrieb der Polnischen Produkte an Getreide, Wachs, Honig, Flachs, Tauwerk ꝛc. hatte, und wiederum dieses Reich mit fremden Waaren und Spezereien versah. Durch die Eroberung

der Deutschen Ordensritter erweiterte sich der Handel in Preußen; denn die Anzahl Deutscher Kaufleute, die sich hier niederließen, nahm täglich zu. Es entstanden in den Jahren 1232 und 1233 die Städte Thorn, Kulm, Marienwerder und Elbingen, die mit vorzüglichen Freiheiten und Gerechtsamen begnadiget wurden. Man darf nicht glauben, daß da die alten Preußen nur vom Raube, von der Jagd und der Fischerey lebten, die Schifffahrt und der Handel bei ihnen nicht geblühet habe, er war vielmehr bei ihnen uralt, er wurde aber von fremden Kaufleuten geführt, von denen sich die wenigsten daselbst ansiedelten. Aus den ältesten Freiheitsbriefen ist ersichtlich, daß die Städte Kulm, Thorn ꝛc. den Orden in seinen Eroberungen unterstützt haben, welches den Beweis giebt, daß diese Oerter vor Ankunft des Ordens von Bedeutung gewesen, und von Deutschen bewohnt worden sind. Man gewahrt daher, daß der Handel an der Seeküste immer noch fortgeblühet hat; denn der Orden ersuchte im Jahre 1264 dem Bischofe von Samland, ihm Wittlandesort zu dem Ende abzutreten, damit er zur Beschützung der Schifffahrt an der Preußischen Küste ein Kastel erbauen könnte; es sollte dann der gefundene Bernstein auf diese Art zwischen ihnen getheilt werden, so daß der Orden 2/3 davon behalten dürfte, dem Bischofe aber 1/3 abzuliefern hätte. Im Jahre 1252 wurde die Stadt Memel von Deutschen Fremdlingen erbauet, und erhielt im Jahre 1275 auf ihr Ansuchen von der Reichsstadt Dortmund die Mittheilung ihrer Rechte, woraus hervor zu gehen scheint, daß diese Kolonisten größtentheils aus dortiger Gegend hergekommen seyn müssen. Die Reichthümer der Preußen waren aber auch Ursache, daß es in ihren und den Esthenischen Gewässern von Seeräubern beständig gewimmelt hat. — Im 14ten Jahr-

hunderte erhob sich die Preußische Schifffahrt besonders unter dem Hochmeister Winrich von Kniprode, welcher zur Aufnahme des Seehandels die Städte Thorn, Elbingen und Königsberg zu Stapelstädte erklärte. Thorn erhielt das Stapelrecht von allen Waaren, die die Weichsel herunter kamen. Die Schutzherrlichkeit, welche Preußens Beherrscher über die ganze Hansa erhalten hatte, machte, daß die Preußischen Städte eine bessere Rolle unter ihren Hanseatischen Mitgenossen spielten. Ihre Kornschiffe besuchten nicht nur häufig die Englischen Häfen, sondern auch die Engländer kamen mit ihrer Schifffahrt bis nach Preußen. Der wechselseitigen Schifffahrt zwischen England und Preußen wird auch in der Zollordnung König Richards des Zweiten vom Jahre 1379 gedacht, und dabei die Anmerkung gemacht, daß auf diesem Wege das Getreide nach England käme. Als aber dieser König in demselben Jahre zur Beschützung des Handels gegen Frankreich einen Seezoll auf alle Schiffe, welche die nördlichen Häfen seines Reiches besuchen würden, legte, geschieht wiederum der Schifffahrt zwischen England und Prußen, Norwegen und Schweden, mit dem Anhange Erwähnung, daß von jeder Last Korn 6 Stüber bezahlt werden sollte. Ja man entdeckte schon die erste Spur des Englischen Seehandels nach Preußen im Jahre 1310, da sich König Eduard der Dritte bei König Hakwin von Norwegen beklagte, daß man ein Englisches Schiff, Grimsby genannt, welches im Ostlande mit Korn und mit andern Lebensmitteln befrachtet gewesen, und durch Sturm in einen Norwegischen Hafen getrieben ward, bei Malstrand hinweggenommen hätte. Der oben genannte Hochmeister wollte als Beschützer des Hansebundes, weil diesem gegen das Jahr 1381 bei seiner Niederlage zu London viele Gewalt-

thätigkeiten geschehen, die in Preußen befindlichen Englischen Kaufleute in Verhaft nehmen lassen; allein die Hansa ließ ihn durch eine Botschaft ersuchen, mit dergleichen Repressalien noch um ein Jahr zu verziehen, und dagegen zu trachten, durch Unterhandlungen eine Ersetzung des Schadens und die Bestätigung der Privilegien bei dem Brittischen Könige zu erhalten. Ehe er sich aber in der Sache verwenden konnte, so bekam er schon wieder von ihr die Nachricht, daß die neuen Zölle abgeschafft, und die alten Freiheiten bestätiget wären, man sich auch wegen des zugefügten Schadens zu einer Genugthuung verstanden hätte, daher er nun mit der Verhaftnehmung ganz inne halten könnte. Im Jahre 1385 schickten die Preußischen Städte und auch der Orden im Jahre 1386 auf ihren Schiffen eine prächtige Gesandschaft nach England, um mit dieser Krone einen besonderen Handelstractat zu schließen. Das Geschäft war aber kaum zu Stande gebracht, so äußerten sich zwischen den beiden Nationen solche Handelszwistigkeiten, daß sich die Preußen genöthiget sahen, die Englischen Güter in ihrem Lande in Beschlag zu nehmen. König Richard der Zweite ermangelte nun zwar nicht dagegen im Jahre 1388 an den Preußischen Kaufleuten zu Lyon Repressalien nehmen zu lassen, schickte aber doch gleich einige Abgeordnete nach Preußen, die sich bemühen sollten, dem Hader durch Vergleichung ein Ende zu machen. Die Englische Schifffahrt und Handlung nahm auch darauf wieder so sehr zu, daß die Brittischen Kaufleute im Jahre 1390 mit einander in eine allgemeine Verbindung traten, und sich unter ihres Königs Bestätigung in diesen Gegenden einen eigenen Konsul hielten. Bei dieser Gelegenheit geschieht in der Akte einiger besonderer Freiheiten Erwähnung, welche die Engländer von dem Hochmeister erhalten haben und

weshalb sie gegen jede fremde Beeinträchtigung seine Beschützung genießen sollten. Obgleich die Engländer in Preußen mit Billigkeit behandelt wurden, so verübten sie in ihrem Vaterlande dennoch an den Preußischen Kaufleuten so viele Gewaltthätigkeiten und Uebervortheilungen, daß sich der Hochmeister nicht länger an den Vertrag gebunden wissen wollte. Dieser Unannehmlichkeiten ungeachtet stieg gegen Ende des 14ten Jahrhunderts der Preußische Kornhandel ganz außerordentlich, und im Jahre 1392 kamen eine Menge fremder Schiffe nach Preußen, die ungeheure Ladungen hinwegführten. Durch diese ausgebreitete Schifffahrt und den Handelswohlstand der Nation geschah es, daß die Pracht und Reichthümer des Ordens dergestalt zunahmen, daß der Hochmeister Konrad von Walnrode eine Ehrentafel hielt, wobei 30 Gedecke nacheinander aufgetischt, und bei jedem Einsatze frisches Silbergeschirr gereicht wurde. Die Trinkgefäße waren ebenfalls von Silber oder von reinem Golde, und Jedermann hatte die Freiheit seinen Pokal mit nach Hause zu nehmen. Das ganze Gastmahl kam auf 500,000 Mark Silber zu stehen. In dem großen Privilegium, welches der Hochmeister Winrich von Kniprode im Jahre 1378 der Rechten Stadt Danzig, deren auch im Jahre 1341 das Pfahlgeld bestätiget worden war, ertheilte, bedung er sich die freie Schifffahrt auf dem Weichselstrome, so weit er die Stadt berühre aus, und behielt sich drei Handelswege vor; allein ungeachtet dieser und anderer Begünstigungen der Ordensregierung, blieb der Danziger Handel noch das ganze Jahrhundert hindurch unbeträchtlich, und wurde von den beiden Städten Kulm und Thoren weit übertroffen; denn Kulm hatte Schifffahrt nach Dännemark, Schweden, Deutschland, nach den Niederlanden und nach England. Im Jahre 1345

strandete ein Thornisches Schiff in Friesland; im Jahre 1370 verwendete sich Thoren für einige Schiffbrüchige bei Bornholm, und schrieb auch nach Danzig um die Zurückerhaltung der Fracht für den Schiffsinhaber. Zu Ende des 14ten Jahrhunderts verminderte sich etwas die Schifffahrt in Thoren und Kulm, und zog sich mehr nach Danzig, weil sich die Weichsel allzusehr zu vertheilen und untief zu werden anfing. — Im 15ten Jahrhunderte wurde die Schifffahrt und der Handel Preußens mit England und anderer auswärtigen Staaten sehr lebhaft fortgesetzt. Im Jahre 1454 genossen die Preußischen Kaufleute die Befreiung vom Pfundzolle im Sunde und die Zollfreiheit in allen Polnischen Städten, sammt Pommerellen; man ertheilte ihnen zugleich die Niederlagsgerechtigkeiten in den Polnischen Städten; dann auch seit 1410 den freien Handelsweg nach Ungarn, Rußland, Mähren, Sachsen, Schlesien, Oesterreich und in die Wallachei. Der Hochmeister Paul Belizer von Rußdorf gab 1425 den Schiffern die Erlaubniß, Brennholz an der Weichsel und am Frischen Haf zu fällen, überließ den Seestädten die Ausübung der Seegerichtsbarkeit, und verbot allen Verkauf. Während der Hanseatischen Kriege mit König Erich von Dännemark kamen die Preußischen Seestädte zur freien Fahrt durch den Sund. Während des Krieges, welchen die Hansa im Jahre 1437 mit den Holländern und Seeländern führten, ging eine Flottille von 23 Preußischen und Livischen Schiffen unter Bedeckung eines Wendischen Geschwaders nach Spanien, um Salz abzuholen. Nachdem sie auf dem Rückwege zu Travemünde eingelaufen waren, wurden sie in der Nähe eine Holländische Flotte gewahr. Sie ließen den Admiral befragen, ob sie sicher nach Preußen zurücksegeln könnten. Die Anfrage wurde mit vieler Höflichkeit beantwortet

und ihnen alle Sicherheit versprochen; allein kaum waren sie unter Segel gegangen, so wurden sie umringt und ihre Schiffe und Güter weggenommen. Ein Theil der Schiffe wurde vom Sturme zerstreut. Im Jahre 1441 kam es zu Kopenhagen wegen der Feindseligkeiten der Holländer zum Vergleich, in welchem Jahre überhaupt der Hochmeister von Erlichhausen die Ehre der Preußischen Flagge zu behaupten und die Niederländer zur Bezahlung des Pfundzolles zu nöthigen wußte. Die Holländer mußten die 22 weggenommenen Schiffe mit 9000 Pfund Flämisch, 7000 an die Preußen und 2000 an die Liefländer, binnen 4 Jahren bezahlen, und allen übrigen Schaden vergüten. Da die Holländer mit der Bezahlung nicht fortkommen konnten, so wurde dafür den Preußen und Liefländern ein eigener Zoll auf 6 Jahre bewilliget. Die Holländer erfüllten auch diese Bedingung nicht, und die Danziger sahen sich genöthiget, 70 Holländische Schiffe, die sich im Jahre 1474 im Baltischen Meere aufhielten, und der ungestümen Witterung wegen in dem Hafen von Danzig eingelaufen waren, in Beschlag zu nehmen, die ihnen jedoch des Nachts wieder entwischten. Auch über den von der Hansa eingeführten Pfundzoll zur Bestreitung ihrer Kriegsbedürfnisse, erhob sich mit derselben und den Preußen im Jahre 1418 ein Streit; denn der Preußische Hochmeister fuhr unter dem Vorwande fort, daß er beständig einige Kriegsschiffe gegen die Seeräuber unterhalten mußte, diesen Zoll in seinen Handelsstädten zu erheben. Es kam darüber zwar zu Vergleichen; allein sie dauerten nicht lange, und es erhoben sich immer wieder neue Streitigkeiten. Die Uneinigkeiten zusammen kamen endlich zwischen dem Orden und den Preußischen Städten bald zum förmlichen Ausbruche; denn diese erlangten nun ebenfalls die Abschaffung

des neuen Pfundzolles. Hernach beklagten sie sich darüber, daß die Ordensbeamten Kaufmannschaft trieben, den Einwohnern verwehrten, ihr Getreide zu Markte zu fahren, den Fremden erlaubten, auf dem Lande und auf den Wochenmärkten Handlung zu treiben. Nachdem diese Beschwerden dem Hochmeister Paul von Rußdorf förmlich vorgetragen worden waren, so gab er zur Antwort: Die Zölle wären ihren Freiheiten nicht entgegen; von der Verhinderung der Getreidefuhren wüßte er nichts, und der heutige Handel des Ordens wäre gegen den alten ganz unerheblich, da ehemals dieserhalb jeder Gebietiger zwei Schaffner zu halten befugt gewesen wäre, deren jeder damals mehr Geschäfte, als jetzt alle Ordensgebietiger zusammen gemacht hätte.. Weil nun der Orden, der sie noch obenein beschuldigte, daß sie sich seiner Oberherrschaft auf eben die Art zu entziehen suchten, wie es von andern Hanseſtädten in Ansehung des Kaisers und vieler Könige, Herzöge und Grafen geschehen, ihnen ihre Beschwerden nicht abstellen wollte, so vermochten die vier Hauptstädte Preußens, Danzig, Thoren, Königsberg und Elbingen, die übrigen, als Kulm, Braunsberg, Kneiphoff, Graudenz, Strasburg, Neumarkt, Lebau, Reden, Thoren, Neustadt, Elbingen, Lebenicht, Welau, Allenburg, Heiligenbuch, Zinthen und Landeberg mit ihnen ein allgemeines Bündniß gegen den Orden zu schließen. In der Akte sind folgende Beschwerden enthalten: 1) die Zölle zur lahmen Hand und zu Marienwerder wären ohne Vorwissen der Landstände errichtet; 2) die Münze und das Maaß hätte man durch Einführung des Kupfergeldes und durch die Verkürzung der Flämmischen Elle gegen das Kulmische Recht verringert; 3) führte der Orden einen besonderen Handel, und übte ein dem Lande schädliches Verkaufsrecht aus, wenn er das

Getreide im Spätjahr wohlfeil aufkaufe, und es im Frühjahr an die Unterthanen theuer zurück verkaufe; 4) ließe man im Frühjahr die befrachteten Kauffahrer nicht eher in See stechen, bis vorher die Güter des Ordens verschifft wären; 5) die freie Fischerey würde an vielen Orten und besonders zu Elbingen eingeschränkt; 6) eben so wenig hielte man den Elbingern die Zollfreiheit in Danzig; 7) wären eine Anzahl Polnischer Kaufleute auf dem Rückwege von der Danziger Messe von den Ordensrittern erschlagen und ausgeplündert worden. Dieser Bund wurde vom Hochmeister selbst, nebst einem Theile der Ordensgebietiger, und im Jahre 1441 auch von Kaiser Friedrich bestätiget. In den Debatten, die darüber mit den übrigen Ordensgliedern entstanden, machte das Zollwesen den Hauptgegenstand aus. Die Städte Thoren, Kulm, Danzig, Elbingen und Königsberg wollten denselben schlechterdings als eine Neuerung abgeschaft wissen; die Ordensregierung berief sich im Gegentheil auf ihr Regal und auf die Verleihung Kaiser Friedrich's des Zweiten vom Jahre 1226. Man verglich sich endlich, daß der Pfundzoll künftig sollte gemeinschaftlich von dem Orden und den Stadtgliedern erhoben werden, und Zweidrittel dem Hochmeister, zu einem Drittel aber den Städten gebühren. Außerdem mußte die Regierung versprechen, ohne Einwilligung der Landstände keine neuen Zölle anzulegen. Dessen ungeachtet kam es im Jahre 1453 zu einem öffentlichen Kriege, und drei Danziger Schiffe die kommandirt waren Liefland die Zufuhr abzuschneiden, geriethen mit sechzehn Dänischen Schiffen, die den Kreuzherren zu Hülfe eilten, ins Gefecht, wobei ein Dänisches Schiff verloren ging und die Danziger den Vortheil davon trugen. Die Danziger brachten in diesem Kriege nicht allein die Schiffe des Ordens und der ihm

treu gebliebenen Unterthanen auf, sondern zwangen auch die neutralen Schiffe der Holländer, Dänen, Pommern und Lübecker in keinen andern Preußischen Seehafen, als nach Danzig zu fahren. Sie nahmen alle Schiffe der Ausländer weg, die sich dazu nicht bequemen wollten, versenkten die fahrbaren Gewässer, und sperrten alle Fahrt nach Pillau, Memel und Liefland. Diese Gewaltthätigkeiten kränkten am meisten die Stadt Amsterdam, welche jetzt die Danziger Schiffe ebenfalls aufbringen und sie zum Theil in Holland anhalten ließ; sie ging hierauf mit ansehnlichen Flotten in die Ostsee bis nach Memel und Königsberg, und räumte das versenkte Haf wieder auf. Danzig, um den Vorwurf der Seeräuberei von sich abzulehnen, und seine Größe auf die Vernichtung des Handels und der Schifffahrt seiner Nachbarn zu gründen, verschaffte sich im Jahre 1457 vom Könige Kasimir dem Dritten ein Privilegium, wodurch sie zu seinem Admiral in dem Preußischen Kriege bestellt wurde; der König übertrug ihr sodann mit seinem und seines Anwalds Wissen und Willen die Ausübung seiner Seerechte, insbesondere aber alle und jede Schifffahrt, desgleichen die Preußischen Seeküsten zu regieren und zu bestellen, und alle Segelung zu gebieten und zu verbieten, über alle Seerechte, Kaufmannschaft und Schiffbrüche die Gerichtsbarkeit auszuüben, und die Polnischen Besitzungen am Seestrande zu beschützen ꝛc. In dem oben gedachten Jahre bemächtigten sich die Danziger zu Memel 14 Lübischer Schiffe, und brachten, nachdem sie 6 versenkt hatten, 8 davon in der Danziger Rheede auf. Auch gegen die Dänen verfuhren die Danziger bald feindselig, sie schickten im Jahre 1460 einige Auslieger an Gothlands Küsten, welche die Dänischen Schiffe gleich beim Auslaufen wegkaperten. Man führte von Seiten Dännemarks

überhaupt große Klagen, daß die Preußen die Dänischen Ströme beraubten, den großen Belt besuchten und nicht mehr mit der Befahrung des Sundes zufrieden seyn wollten; allein auf der andern Seite berief sich Danzig auf die alten Verträge, nach welchen es ihr erlaubt wäre, alle Ströme und Gewässer des Dänischen Reichs zu besuchen, und dann konnten sie noch einen besonderen Artikel anführen, der keinem Theile erlaubte den Feinden des Anderen Unterhalt und Unterstützung zufließen zu lassen, wie solches die Dänen thaten. Im Jahre 1462 sperrten die Danziger den Livischen Handel bald ganz, bald gaben sie ihn wieder frei; auch bemüheten sie sich zum Nachtheil des Seehandels von Königsberg und Braunsberg das Haf zur Schifffahrt untüchtig zu machen; daher versenkten sie verschiedentlich sowohl die Tiefe bei Königsberg, als die bei Balga. Zur Zeit des Waffenstillstandes zwischen Polen und dem Orden versenkten sie das letztere Tief mit 6 Kähnen und 2 geschürzten Steinkasten bei jedem Kahne dergestalt, daß dasselbe dadurch gänzlich unbrauchbar gemacht wurde, Braunsberg seine Schifffahrt auf immer verlor, und die beste Rheede zu Grunde gerichtet ward. Danzig konnte aber die ausschließende Schifffahrt auf der Weichsel nicht behaupten; denn noch in dem Frieden der Krone Polen mit dem Deutschen Orden vom Jahre 1466 wurden die älteren Verträge vom freien Handel und der uneingeschränkten Schifffahrt in den beiderseitigen Ländern und Staaten auf folgende Weise bestimmt: Es sollen die Polnischen und Preußischen Unterthanen in den beiderseitigen Ländern nicht gezwungen werden, von den gewöhnlichen alten Straßen und Wegen abzuweichen, oder bei irgend einer Stadt, Burg oder einem Orte, Königsberg allein ausgenommen, unter welchem Vorwande oder Geheiß dies geschähe, mit

ihren Gütern und Sachen aufzukehren, anzulanden und sich aufzuhalten. Im Jahre 1547 hob König Kasemir der Vierte den Pfundzoll größtentheils in allen Preußischen Städten auf, und ertheilte der Stadt Danzig daß Privilegium, daß ohne Königliches Vorwissen und Bewilligung weder Zölle, noch Auflagen gemacht, sondern nur zur Unterhaltung des Hafens von jedem 20 Groschen Werth einen Pfennig genommen werden sollte. Dieser Preußische Krieg war ein schrecklicher Schlag für die ganze Hanseverfassung; denn nicht allein während desselben geriethen viele Hansestädte gegen einander in Waffen, und thaten sich allen nur möglichen Schaden, sondern es blieben auch nach geschlossenem Frieden die Ostpreußischen und viel Livische Städte von der Hansa getrennt.

Auch im 16ten Jahrhunderte blieb Preußens Schifffahrt sich gleich. Die reichen Ungarischen Produkte nahmen größtentheils durch Polen ihren Zug nach den Preußischen Seestädten. Nach dem Chyträus sollen die Lübeker unter der Anzahl Holländischer Schiffe, die sie im Jahre 1510 unweit der Danziger Rheede weggenommen, einige bekommen haben, die mit einer Menge von Ungarischem Kupfer befrachtet gewesen. Dieses Kupfer wäre aus Ungarn nach Krakau, und von dort auf der Weichsel nach Danzig geschafft worden. Auch der Bernstein erhielt im 15 und 16ten Jahrhunderte wieder seinen vorigen Werth. Er ward von allen Nationen gesucht und in allen Gegenden der Welt verschickt. Die größte Quantität ging jährlich nach Venedig, und von da in die Türkei und zu den Mauren, die ihn wegen seiner Heilkraft am meisten zu schätzen wußten. In dem ewigen Frieden, den Herzog Albrecht mit der Krone Polen im Jahre 1525 errichtete, wurde die Weichselmündung, über-

haupt alle Ströme in Preußen, allen Einwohnern zur Beschiffung frei gegeben, und im Fall nicht besondere Privilegien vorhanden wären, sollten auch nicht die Fremden Kaufleute genöthiget werden nach Königsberg, Braunsberg, Elbingen, Danzig ꝛc. zu fahren, sondern frei und willkührlich hinsegeln und schiffen können, wohin sie wollten. Man gewahrt hieraus, daß die Weichselschifffahrt nicht den Danzigern ausschließlich angehörte. In dem Krakauischen Reichstagsdekrete vom Jahre 1527 heißt es: Es haben seine Majestät festzusetzen geruhet, daß die Kaufleute, Händler und Fuhrleute aus allen Städten und Dörfern, die dem Königreiche Polen und Herzogthume Masuren unterworfen sind, mit ihren Waaren und Gütern, auf ihren Kähnen, Flössen und andern Schiffen aller Art, beladen und unbeladen, die freie Durchfahrt, sowohl auf der Weichsel, als zu Lande, mit Wagen und Schiffen, sowohl auf- als abwärts, und über's Meer auf einige Zeiten haben sollen. Die Danziger ließen sich diesen Reichstagsschluß gefallen und bezeugten darüber öffentlich ihre Zufriedenheit. In der Erneuerung des ewigen Friedens und Vereins vom Jahre 1529 wird sogar in Rücksicht der Weichselschifffahrt der Artikel des Vertrags von 1436 förmlich wiederholt, und man gewahrt nirgends eine Spur von gewissen Vorrechten, die sich nachher die Stadt Danzig auf der Weichsel zueignen wollte, sondern König Siegmund der Erste ertheilte ihr im Jahre 1526 bloß eine Erhöhung des alten Pfahlgeldes zur Unterhaltung und Verbesserung des Seehafens auf 2 Preußische Pfennige von der Mark des Werthes aller Einfuhr.

Eine besondere Epoche der Preußischen Schifffahrt beginnt im 17ten Jahrhunderte unter dem Churfürsten Friedrich Wilhelm dem Großen, unter welchem Regenten man versuchte im Jahre 1681

den Handel nach Afrika zu treiben. Er brachte dieserhalb auf Dansburg und auf der Goldküste das Fort Friedrichsburg an sich; allein dieser Handel glückte eben so wenig, als späterhin der nach Bengalen, Sina und Ostindien, welchen Friedrich der Große durch zwei gestiftete Handelsgesellschaften in den Gang bringen wollte. Jene Afrikanische Besitzungen wurden von Friedrich Wilhelm dem Ersten im Jahre 1720 an die Holländische Kompagnie verkauft, und die letzteren sind von selbst eingegangen. Wie sehr Churfürst Friedrich Wilhelm der Große auf die Schifffahrt und den Seehandel bedacht war, geht daraus hervor, daß er nicht nur den schon begründeten Seehandel zu erhalten, sondern ihn auch zu immer größerer Vollkommenheit zu bringen suchte. Er ließ durch den in seine Dienste genommenen Schiffbaumeister Schmids aus Rotterdam im Jahre 1676 in Holland für sich eine Jacht bauen, und durch denselben sowohl in Berlin, als in anderen hierzu gelegenen Städten den Schiffbau treiben. Schon im Jahre 1653 hatte der Churfürst einen Schiffszimmermann Lubbert Harmens aus Holland kommen lassen, der sich in Königsberg niederließ und daselbst Fregatten und andere Kriegsschiffe erbauete; allein dieser so nützliche Mann mußte der Religion wegen Königsberg wieder verlassen; denn selbst das Patent des Churfürsten, das ihn zum Churfürstlichen Schiffszimmermann erklärte, konnte ihn gegen den unduldsamen Geist der Bewohner dieser Stadt nicht schützen. Unter diesem Regenten erhob sich Preußens Seewesen dermaßen, daß er sogar unter den Kriegführenden Seemächten einen Rang erhielt; denn im Jahre 1680 ließ der Churfürst, um sich die Bezahlung der rückständigen 2 Millionen Thaler Subsidiengelder von Spanien zu verschaffen, in dem Hafen von Pil-

lau 6 Fregatten von 20 bis 40 Kanonen und mit 600 Matrosen nebst 300 Soldaten bemannen, und unter den Oberbefehl des Cornelius von Bevern nach dem Canal auslaufen, und auf alle Spanische Schiffe an den Küsten von Flandern und Spanien Jagd machen. Diese kleine Flotte erschien so plötzlich vor Ostende, daß sie ein großes Spanisches Schiff, Karl der Zweite genannt, von 60 Kanonen eroberte, dessen Ladung vorzüglich in Brabantischen Spitzen und Leinwand bestand, woraus der Befehlshaber von Bevern zu Pillau 100,000 Rthlr. lösete. Die ganze Ausrüstung kostete dem Churfürsten 135,000 Reichsthaler, und ungefähr eben so viel gewann man aus den gemachten Prisen. Die übrigen Seeunternehmungen dieses Churfürsten müssen hier übergangen werden, nur muß hier noch angeführt werden, daß er die Häfen an der Ostsee, vorzüglich den zu Pillau reinigen, und einen Kanal in denselben leiten ließ; er errichtete ferner daselbst ein Commerz- und Admiralitäts-Collegium, und legte Baraken für die Matrosen und Werfte zum Bau der Schiffe an.

Im 18ten Jahrhunderte erhielt die Schifffahrt und der Seehandel unter Friedrich dem Großen in den Jahren 1778 bis 1783 durch den Beitritt zur bewaffneten Neutralität zur See einen neuen Glanz. Die Preußische Flagge, welche nur wirklichen Preußischen Unterthanen bewilliget wird, gewahrt man seit dieser Zeit fast in allen Europäischen Häfen. Der Kaiser von Marokko versprach damals dem Könige von Preußen durch ein verbindliches Schreiben die größte Sicherheit für seine Schiffe, und erbat sich ein gleiches für die Marokkanische Flagge. Im Jahre 1785 hatten die Seeprovinzen Preußen, Pommern und Ostfriesland bereits 1200 eigene Schiffe, worauf sich gegen 10,000 Matrosen befanden. Der größte Theil

der Ein- und Ausfuhr wird daher mit eigenen Schiffen betrieben, und von Emden aus war die Küsten- und Frachtfahrt sehr beträchtlich; denn es lebten jährlich vom Heringsfange in der Nordsee über 500 Matrosen und Handwerker, welche der Heringscompagnie zu Emden einen jährlichen Gewinn von 6 Prozent verschafften, den aus der Arbeit entstehenden Nationalgewinn ungerechnet. Mit Polen, Danzig, England, Holland hatte Preußen die günstigsten Handlungsverträge geschlossen, und das 1785 mit den vereinigten Staaten von Nordamerika auf zehn Jahr geschlossene Handelsbündniß, war dem Handel dahin sehr ersprießlich; denn in diesem Tractate ist die freie Sicherheit des Handels und der Schifffahrt auf das Weiteste ausgedehnt und bestimmt worden, daß selbst in dem Fall, wenn Krieg zwischen Preußen und den vereinigten Staaten von Nordamerika entstehen sollte, dieser doch nur bloß gegen bewaffnete Leute geführt werden, und daß keiner von beiden durch Kaper irgend ein Handlungsschiff anfallen sollte. Was die Handelsgesellschaften betrifft, die in diesem Zeitraume gestiftet worden, so waren es in der erst mehrere kleine Gesellschaften, welche zu Emden in verschiedenen Zeiten gestiftet wurden. So wurde daselbst im Jahre 1750 eine Asiatische Handelsgesellschaft, zur Führung eines directen Handels nach Bengalen und China privilegirt; allein der im Jahre 1756 entstandene Krieg nöthigte die Gesellschaft, ihre Ausrüstungen aufzugeben, wodurch sie ihr Ende erreichte. Im Jahre 1782 und 1783 machte wieder daselbst eine sogenannte Asiatische oder Ostindische Gesellschaft, welche zuerst aus Emder Kaufleuten, dann aus einigen fremden Interessenten bestand, Expeditionen nach Batavia und China; da aber vermuthlich Holländer unter der Hand bei diesen Unternehmungen am meisten interessirt waren, so konnte diese Gesellschaft nicht länger dauern, als

bis die Schifffahrt durch den Frieden wieder hergestellt war. Die Unternehmungen einer anderen Gesellschaft von Emdner Kaufleuten, welche Schiffe nach Westindien und Nordamerika ausrüstete, fiel ebenfalls unglücklich aus, und mußte sich auflösen. Die Emder Heringsfischerey-Gesellschaft, s. unter Häring, Th. 20, S. 778 u. f., entstand im Jahre 1764, mit einem Fonds von 60,000 Holländische Gulden, und wurde 1769 octroyirt. Bis zum Jahre 1785 wuchs die Anzahl ihrer Buysen auf 45 an, so daß der Fang 1000 Lasten betrug, und nicht nur für die Bedürfnisse aller Preußischen Staaten hinreichte, sondern auch noch einen Vorrath zum Handel mit Fremden übrig ließ. Friedrich Wilhelm der Zweite hob diese Gesellschaft auf und gab den Fischfang frei. Jetzt gehört Emden zu Hannover. — Die Preußischen Getreidehandlungsgesellschaften. Diese beiden Gesellschaften, von welchen die eine den Getreidehandel auf der Oder, die andere eben denselben auf der Elbe beförderte, sind um die Mitte des verwichenen Jahrhunderts gestiftet worden. Die letztere hat besonders in den Jahren 1771 und 1772, wo die Theurung in den an der Oberelbe liegenden Ländern sehr groß war, gute Geschäfte gemacht. Beide Gesellschaften hatten übrigens weder Monopel, noch einige andere Vorrechte vor Privatkaufleuten, welche eben diesen Handel treiben. Jetzt sind diese Gesellschaften eingegangen und der Getreidehandel frei. — Die Preußische Salzhandlungsgesellschaft in Berlin, welche der Preußischen Seehandlungs-Kompagnie das Salz im Großen für einen bestimmten Preis abkaufte, ist eingegangen. Sie unterhielt an der Polnischen und Litthauischen Gränze Magazine, und verkaufte das Salz an die Einwohner Polens und Litthauens. Durch dieses Monopol war

den Danzigern, so wie den Preußischen übrigen Unterthanen der Salzhandel nach Polen entzogen und verboten. — Die Preußische Seehandlungs-Gesellschaft entstand im Jahre 1772, und ist die wichtigste Handelsgesellschaft Preußens oder des ganzen Preußischen Staats; nicht sowohl wegen der Ausbreitung des Preußischen Seehandels nach allen Ländern, worauf eigentlich ihr Hauptaugenmerk gerichtet seyn soll, als auch wegen des Monopols mit Salz und Wachs, welches derselben seit ihrem Entstehen ertheilt wurde. Die letzteren beiden Zweige hat dieselbe aber gegenwärtig verloren; denn seit der Abtretung von Südpreußen, dem eigentlichen Polen, an Sachsen, seit dem Tilsitter Frieden, hat ihr Salz- und Wachshandel aufgehört. — Das Salz, als Königliches Monopel, ist einer eigenen Direction unterworfen. Die Seehandlung trieb nämlich den Salzhandel im Großen nur nach Polen, und übernahm alles Wachs, was aus diesem Reiche auf der Weichsel heruntergebracht und in dem Komtoir zu Bromberg aufgehäuft ward. Das ursprüngliche Kapital dieser Gesellschaft bestand in 1,200,000 Rthlr. in 2400 Aktien vertheilt, welche nachher auf 3000 gebracht worden, jede von 500 Rthlr., so daß das Kapital gegenwärtig in 1,500,000 Rthlr. besteht. Im Anfange zahlte die Kompagnie den Interessenten 10 Prozent und überdies noch Dividenden von etwa 2 Prozent. Sie hat, außer dem Handel mit allen andern Waaren, den ausschließlichen Handel mit Seesalz. Sie giebt jährlich 25,000 Rthlr. an die Invalidenkasse, und 20,000 Rthlr. dem Accise- und Zolldepartement. Da die jährliche Auszahlung der Zinsen von der Königlichen Bank und der Kurmärkischen Landschaft garantirt ist, und die Bank die Aktien ohne Bedenken mit 500 Rthlrn. bezahlt, so behalten die Aktien immer ihren Werth; jedoch

werden sie nicht höher, als für 40 Prozent verkauft. Die Aktienbesitzer haben übrigens keinen Einfluß auf die Geschäfte der Gesellschaft; denn die General-Direction, welche die Handelsangelegenheiten besorgt, steht unter dem Schatz-Ministerium, hängt also unmittelbar vom Könige ab. S. auch Seehandlungs-Gesellschaft. — Die Rheinische Ostindische Gesellschaft zu Elberfelde, wurde im Jahre 1820 gestiftet und beschäftiget sich hauptsächlich mit dem Fabrik- und Manufakturwaaren-Handel nach diesen Ländern. Im Jahre 1823 hat sie für 1,338,000 Rthlr. Deutsche Waare seewärts ausgeführt, nämlich aus Preußen und Sachsen die meisten, ferner aus Hannover, Bayern, Kurhessen, Rheinhessen, Holstein, Baden, den freien Städten, Oesterreich und Böhmen ꝛc. Auf die erste 1000 Aktien hat die Gesellschaft im April 1824 eine Dividende von 4 Prozent gezahlt. Eben so machte die Gesellschaft oder vielmehr die Direction im Mai dieses 1826sten Jahres bekannt, daß eine vom 1sten Juli d. J. an zahlbare Extra-Dividende von 2 Prozent oder 10 Thlr. Preußisch Cour. für die Aktien der ersten Ausgabe von Nr. 1 à 2000 gegen Einreichung der Dividend-Scheine Nr. 3 erhoben werden können. Zugleich macht die Direction unterm 4ten Mai des zuletzt gedachten Jahres durch ein Rundschreiben bekannt, daß, unabhängig von den bedeutenden Expeditionen, welche sie gewöhnlich im Spätjahr am Schluße der Schifffahrt zu machen pflegt, die Kompagnie noch im Laufe des Sommers vier bis fünf Schiffsladungen mit Manufakturwaaren von Hamburg und von Antwerpen aus nach Mexico, Buenos Ayres, Chili, Peru und Ostindien abfertigen wird.

Was die Schifffahrt Preußens in den übrigen Provinzen des Reiches in Deutsch-

land anbetrifft, z. B. in Pommern, in der Mark ꝛc.; so ist ihrer schon bis zum 16ten Jahrhunderte unter der Schifffahrt der Deutschen, Th. 143, S. 673 u. f. gedacht worden. Auch im 17ten und 18ten Jahrhunderte, besonders unter den Regierungen des Churfürsten Friedrich Wilhelms des Großen und Friedrichs des Großen, blühete die Schifffahrt auch in diesen Provinzen des Preußischen Staats. Ueberhaupt sind zur Beförderung der Schifffahrt in Preußen, Pommern, in der Mark ꝛc. Schiffsbauwerfte errichtet und zum bequemen Ein- und Auslaufen, sowohl eigener, als fremder Schiffe, zu Pillau, Memel, Stettin, Danzig, Colberg ꝛc. ꝛc. gute und sichere Häfen eingerichtet worden. Die Zahl der Preußischen Schiffe, die sich vorzüglich mit dem Frachthandel abgeben und welche die verschiedenen Europäischen Meere von der Ostsee bis zur Meerenge von Gibraltar befahren, übertraf damals zu Ende des 18ten Jahrhunderts beinahe die Zahl der Handlungsschiffe jeder anderen Europäischen Nation. Von 1778 bis 1782 wurden zu Königsberg, Pillau, Memel, 90 Schiffe von 35 bis 300 Roggenlasten erbauet, die Roggenlast zu 4560 Pfund. Emden allein hatte an 400 große und kleinere Schiffe, die Summe aller Preußischen Schiffe in den Seeprovinzen, die auf den Flüssen fahren, ungerechnet. Die Seehandlung wurde vorzüglich mit Polen, Ungarn, Rußland, Holland, England, Frankreich, Italien, Spanien, Portugall, Hamburg, Mecklenburg, Sachsen, Lübeck, Dännemark, Norwegen und Schweden betrieben. In Königsberg, Pillau und Memel liefen im Jahre 1772, 1371 Seeschiffe ein und 1441 wieder aus; im Jahre 1780 fuhren 1488 Schiffe ein und 1477 wieder aus. Zu Stettin kamen im Jahre 1789 an 446 Hauptschiffe, 562 Ballast- und 545 Leichteschiffe; dagegen liefen aus 1348 Schiffe, welche größtentheils inländische

Güter führten. In Königsberg sind im Jahre 1788 angekommen 1000 Schiffe, dagegen liefen 807 Schiffe aus; in Elbingen kamen im Jahre 1789, 30 Schiffe an, und 925 liefen dagegen aus; in Memel liefen im Jahre 1788, 805 Schiffe ein und 805 gingen aus. Aus dem Hafen zu Pillau sind im Jahre 1786 für 1,200,000 Rthlr. Waaren ausgeschifft worden. Im Jahre 1788 war die Anzahl Preußischer Seeschiffe in den Häfen zu Königsberg, Pillau und Memel auf 100 angewachsen, durch den Schiffbau wurden in den drei Häfen ernährt über 2000 Menschen, und die Anzahl der zur Schifffahrt dienenden Seeleute war gegen 1000 Mann. Im Jahre 1816 hatte der Preußische Staat 8830 Seeschiffe mit 90,292 Lasten. Danzig befährt das Meer mit 82 eigenen Schiffen von 21,001 Last; Stettin besaß im Jahre 1794, 121 Seeschiffe; Colberg 20 eigene Schiffe und hat die Sundfreiheit. Stralsund hat 40 eigene Schiffe und trieb im Jahre 1790 in 59 Häusern Schiffsrheederey. Im Jahre 1810 besaß ganz Pommern 410 Rheeder, 311 Seeschiffe von 26,945 Kommerzlasten Tonnengehalt, wozu 601 Schiffer und Steuermänner, 968 Matrosen und Schiffsjungen, und 65 Lootsen gehörten; außerdem 435 Lichter- und Stromfahrzeuge von 5613 1/2 Berl. Lasten Trächtigkeit, mit 449 Schiffer und Steuerleuten, und 334 Schiffsknechten. Königsberg hat 49 Seeschiffe und 44 Bordinge. Elbing hat 42 Seeschiffe und 40 Bordinge; Memel 25 Seeschiffe. Im Jahre 1823 passirten 1535 Preußische Schiffe den Sund. Schlesien hält auf der Oder über 400, Brandenburg 600, Pommern 186 Leichterschiffe und 270 Fahrzeuge. Die Elbe befahren von Torgau bis Hamburg 400, die Weichsel über 800, der Rhein 300 und die Weser 16 Preußische Fahrzeuge. Am Schlusse des Jahres 1816 waren im Preußischen Staate überhaupt 5422 Flußfahrzeuge zum Handel vorhan-

den. Im Jahre 1818 gingen 1100 Preußische Schiffsladungen von Hamburg nach der Oberelbe ab, wovon über 700 nach Magdeburg und über 300 nach Berlin fuhren. Der zu Anfange des gegenwärtigen, 19ten, Jahrhunderts gewüthete Krieg mit den Franzosen unter Napoleon, und die Continentalsperre haben der Preußischen Seefahrt nicht wenig Schaden gethan; allein nach dem Pariser Frieden im Jahre 1815 hat sie auch wieder in eben dem Grade zugenommen, als sie vorher abgenommen. Nach dem Handelsvertrag zwischen Preußen und Großbrittannien vom 2ten April 1824 auf 10 Jahre, sollen vom 1sten Mai des gedachten Jahres an die in Brittischen Häfen ein- und auslaufenden Englischen Schiffe keinen höheren Abgaben oder Lasten unterworfen seyn, als solchen, mit denen die Nationalschiffe bei ihrem Eingange in den beiderseitigen Häfen oder bei ihrem Ausgange aus denselben jetzt belegt sind oder künftig belegt werden ꝛc. Nach einer Uebereinkunft vom December 1822 ist den Hannöverschen Schiffen in Hinsicht aller Schiffs- und Hafenabgaben die Gleichstellung mit Preußischen, und daher die Befreiung von den außerordentlichen Schiffsabgaben zugestanden worden, so wie auch die Preußischen mit den Hannöverschen Unterthanen in Hannöverschen Häfen gleichgestellt sind. — Im October 1818 hat die Pforte dem Dey von Algier durch einen Firman angekündiget, daß der Großherr nach dem Beispiele der mit Oesterreich und Rußland bestehenden Verträge die Verpflichtung übernommen, den Preußischen Unterthanen jeden durch die Barbareskenstaaten zugefügten Schaden zu ersetzen, und daß die Algierischen Schiffe sich daher gegen die Preußische Flagge aller Gewaltthätigkeiten zu enthalten hätten, welches auch der Dey versprochen. Nach der Kabinetsordre vom 20sten Juli 1822 soll die Küstenfrachtfahrt von

einem Preußischen Hafen nach einem andern inländischen Platz, nur einheimischen Seeschiffern erlaubt seyn. Daß übrigens der Preußische Staat für so viele andere Staaten in Hinsicht der großen Anzahl schiffbarer Flüsse, Kanäle ꝛc. Vorzüge verdient, darf hier wohl nicht erst erwähnt werden.

Die Schifffahrt der Oesterreicher war in den frühesten und auch späteren Zeiten fast, wie ihr Handel, ganz vernachlässiget, nur erst unter Kaiser Karl dem Sechsten, der den Seehafen zu Triest erbauen ließ, fing es hierin etwas zu tagen an. Diese Vernachlässigung liegt wohl in den immerwährenden Kriegen, worin Oesterreich bald mit Frankreich und Spanien, bald mit der Türkei verwickelt ward; denn diese ließen es nicht an das Seewesen, diesen wichtigen Staatszweig, denken. Während des Oesterreichisch-Preußischen siebenjährigen Krieges unter der Regierung der Kaiserin Maria Theresia, erhob sich schon die Schifffahrt und der Handel, es wurde im Jahre 1752 ein Kommerzienrath errichtet, und alle Oesterreichischen Länder an dem Adriatischen Meere vereiniget, und als Kolonien dem Hofkommerzrathe unterworfen, der sie durch die Intendenza zu Triest regieren ließ. Hierauf wurden in den vornehmsten Handelsplätzen und Seestädten in Portugal, Spanien, Frankreich, Italien und in der Europäischen und Asiatischen Türkey 18 Konsuls bestellt, deren Ernennung von dem Hofkommerzrathe abhängt; sie schicken demselben aber nicht unmittelbar ihre Berichte ein, sondern die in den Abendländern sind an die Intendenza zu Triest gewiesen, und die in den Morgenländern oder in der Türkei an den K. K. Minister zu Konstantinopel, der als General-Konsul dieser Länder unter dem Hofkommerzrathe steht, und demselben in Handels- und Schifffahrtssachen seine Berichte abstattet. In der Mitte und zu Ende

des 18ten Jahrhunderts sind mehrere Handelsgesellschaften im Oesterreichischen entstanden, welche die Ausbreitung des Handels und der Schifffahrt zum Zweck hatten; aber wahrscheinlich sämmtlich, ausser einigen späteren Verbindungen, wieder aufgehört haben. Die älteste dieser Gesellschaften ist die Finmer-Kompagnie, welche im Jahre 1750 ein Octroy auf 25 Jahre erhielt. Sie hatte zum Hauptgewerbe die Zuckerfabrikation, und tauschte dann diesen Zucker mit Oesterreichischen Waaren ein; und da sonst Niemand Zuckersiedereyen anlegen durfte und aller fremder Zucker verboten war, so gingen ihre Aktien hoch; denn sie theilte jährlich 15 bis 20 vom 100 aus. — Die Temeschwarer Kompagnie trieb über Triest einen starken Handel nach Frankreich, Spanien und Italien, und hatte eine Million Gulden zum Fonds. — Die Janoschazer Gesellschaft, welche stark nach der Türkei handelte, aber im Jahre 1769 durch Gewinnsucht ihres Vorstehers in große Zerrüttung gerieth. — Die Böhmische Leinwands-Gesellschaft mit einer Million Gulden Fonds, entstand zu Wien im Jahre 1768 und handelte über Cadix nach Amerika. — Die Oesterreichische Aegyptische Handelsgesellschaft, welche nach Aegypten, und mehreren Asiatischen Ländern Handel treibt. Sie führte alle Oesterreichische Manufakturwaaren nach Asien, und brachte von dort rohe Materialien zurück. — Die Oesterreichische Ostindische Handelsgesellschaft, welche zu Ende des verwichenen Jahrhunderts, in den 1780er Jahren entstand, und wo bei den ersten Unternehmungen nicht nur der Kaiserliche Königliche Hof selbst sondern auch die Grafen Proli und Bolts interessirt waren, erhielt, öffentlichen Nachrichten zu Folge, durch den König von Persien und den Hyder Ali, welche jeder ein Stück Land auf seiner Küste an Oester-

reich abgetreten, ihr Handels = Etablissement. — Die ersten Schiffe liefen von Livorno und Triest aus, und in dem letzten Freihafen liefen im Jahre 1784 5 große Ostindienfahrer, welche zu Ostende ihre Ladungen verkaufen sollten, ein. Die vorigen Rückladungen hatten 30 bis 40 Prozent Gewinn gegeben; man erwartete daher besonders vom Verkauf des Thees, womit diese Schiffe beladen waren, und womit man wieder einen Scheichhandel nach England zu treiben gedachte, nicht geringere Vortheile; unglücklicher Weise aber wurde der Preis des Thees in England auf einmal so herunter gesetzt, dem Schleichhandel ernstlich gesteuert, der Handel, welcher während des Krieges in den neutralen Oesterreichischen Häfen Schutz gesucht hatte, wanderte nach dem Frieden mit seinen Vortheilen wieder aus, welches Alles die Asiatische oder Ostindische Gesellschaft einen solchen Stoß gab, daß Graf Proli, der Hauptinteressent und Direktor, entfloh. Es sollen sich späterhin andere kleine Gesellschaften von Niederländischen, Toskanischen, Oesterreichischen Kaufleuten zum Ostindischen Handel wieder vereiniget haben; allein der Erfolg ihrer Unternehmungen ist nicht bekannt. Der Plan einer allgemeinen Oesterreichischen Handlungsgesellschaft ist nicht zur Reife gekommen. Zum Handel und zur Schifffahrt nach Westindien haben sich verschiedene Male kleine Gesellschaften verbunden; der Entwurf einer Handelsgesellschaft nach Nordamerik aber in seiner Geburt erstickt worden. Hieraus gewahrt man nun, daß die Schifffahrt der Oesterreicher nach den überseeischen Ländern auch zu Ende des verwichenen Jahrhunderts nicht sehr bedeutend gewesen ist. Gegenwärtig bestehen noch mehrere kleine Handelsgesellschaften, und die Griechische Gesellschaft zu Hermannstadt. Oesterreich ist nicht arm an schiffbaren Gewässern, das Adriatische Meer oder

der Golf mit den Lagunen von Venedig, den Meerbusen von Triest, Quarnaro und Cattaro, und mehrere Kanäle, als den Morlakischen Kanal, den Kanälen von Pago, Zara, di Mezzo, Solta, Trau, Brazza, Curzola, Narenta ꝛc. Die Donau, der Dniester, die Weichsel, die Oder, die Elbe, der Rhein, der Po, und dann noch eine Menge kleinerer schiffbarer Flüsse, die sich in die genannten größeren ergießen. Ferner sind noch von Kanälen merkwürdig: der Bega- oder Temesch-Schifffahrts- und Holzflößkanal, der Franzkanal, der Nieder-Oesterreichische oder Neustädter Schifffahrtskanal, der Scharwitzkanal, der Mailänder Kanal ꝛc. ꝛc. Die Flußschifffahrt geht auf der Donau nach der Levante, Türkei und Rußland, jedoch nicht ohne Gefahr wegen der reißenden Schnelligkeit des Stroms, seiner Wirbel und Strudel; ferner auf der Elbe, Theiß, Save, Drave, Sau, Weichsel, Pruth, Maros, Po, Etsch, Brenta, Tagliamento, Mincio, Inn ꝛc. und theils durch die Kanäle. Die eigentliche Seefahrt oder vielmehr der Seehandel beschränkt sich bloß auf die Häfen des Adriatischen Meeres; die am 10ten September 1820 von Triest nach China abgesegelte Fregatte Carolina, um die Handelsverbindungen des Staats mit jenem Lande zu erneuen, hat keinen Nachfolger erhalten. — In Venedig, welches seit dem Pariser Frieden mit den Oesterreichischen Ländern vereiniget worden und einen Freihafen hat, sind im Jahre 1817 2885 Schiffe mit 523,931 Centner Ladung ein-, und 1219 Schiffe, mit 231,373 Ctr. Ladung ausgelaufen. In Triest, welches gleichfalls einen Freihafen hat, liefen im Jahre 1819 2186 Fahrzeuge mit 73,618 Tonnen, jede zu 20 Centner, ein, und 2132 Fahrzeuge mit 73,683 Tonnen aus. In Rovigno, Fiume, mit einem Freihafen, laufen jährlich an 1500 Schiffe ein; Capo d'Istria, Pirano, Buccari, Carlopago, Zengh, Zara, Spalatro, Ragu-

haben 300 eigene Schiffe; Cattaro, welches mit den übrigen Häfen der Boche 381 Schiffe besitzt ꝛc. Bei der großen Menge der trefflichsten Häfen, Rheeden und Ankerplätze auf der sehr ausgedehnten Küste, die mit den Krümmungen und Inseln über 580, und ohne die Inseln 283 1/4 Deutsche Meilen lang ist, muß sich die Schifffahrt bei nur einiger Aufmerksamkeit der Regierung gewiß vervollkommnen. Im Jahre 1818 hatte Oesterreich 528 Kauffahrteischiffe ohne die Küstenschiffe und Fischerfahrzeuge; sie hatten 6336 Matrosen und 2369 Kanonen, und hielten 110,443 Tonnen. Nur 78 hielten unter 100 Tonnen, 70 über 300, und das größte, die Astrâa 504 Tonnen. Die Oesterreichischen Schiffe sind gesucht, und ihre Assecuranzprämie die billigste in Italien. In der zweiten Hälfte des Jahres 1818 liefen in Ancona, Rimini und Grotta Mara 645, in dem Hafen zu Toskana 486, in denen des Königreichs beider Sicilien 1248, in Sardinien 219, in Malta 61, in Barcellona 69, in Lissabon 39, in Taganrock und Odessa 324 Oesterreichische Schiffe ein. Die Schifffahrt auf der Donau ist den Oesterreichischen Unterthanen frei gegeben worden, und als Zoll bezahlen sie nur 3 Prozent. Den Handel treibt Oesterreich nach der Türkei, nach Deutschland, Rußland, Preußen, Italien, England, Spanien, Frankreich und Nordafrika. Die Pforte hat durch einen Vertrag vom Jahre 1814 die Garantie übernommen, alle Schiffe der Oesterreichischen Unterthanen gegen die Angriffe der Barbaresken zu schützen.

Hier wird es nun noch nöthig seyn, Einiges über die Fußschifffahrt in Böhmen zu sagen. Bereits im 14ten Jahrhunderte war der Plan entworfen worden, die Moldau mit der Donau zu vereinigen, um so mehr, weil damals Prag der Hauptsitz des Deutschen Kaisers, Karls des Vierten

war, der schon sehr viel für Böhmen gethan, und diese Stadt durch die Verbindung der Elbe mit der Donau zum ersten Handelsplatz der Welt machen wollte. Die Moldau schien der tauglichste Fluß zu dieser Verbindung zu seyn; denn diese fließt durch die Stadt Prag, nimmt ihren Ursprung im Böhmerwalde, hat bei ihrem Ursprunge durch 10 Meilen eine solche Richtung, daß sie nur 6 Meilen von der Donau entfernt, sich mit der letztern selbst zu vereinigen geneigt scheint, unter Wuldau und Frieberg nähert sie sich der Donau sogar auf 41/2 Meile, ändert ihre Richtung erst bei Hohenfurth, und vereiget sich mit der Elbe bei Melnick. Nach dem Böhmischen Geschichtschreiber Dubraw soll Kaiser Karl der Vierte Kunstverständige abgeschickt haben, welche die Wasserfläche der Moldau und der Donau gegeneinander abgewogen und einen Ort ausfindig gemacht hätten, von welchem das Donauwasser in die Moldau herüberfließen sollte; es sei auch Hand ans Werk gelegt worden, wovon noch zur Zeit dieses Geschichtschreibers Spuren vorhanden gewesen seyen; allein die Fortsetzung sei dieserhalb unterblieben, weil die Anwohner der Donau befürchtet hätten, daß dieser Fluß zu ihrem Nachtheile eine andere Richtung nehmen möchte. Die folgenden Geschichtschreiber haben aber diese Spuren nicht gefunden, auch bestreitet man in neuerer Zeit zwar nicht die Möglichkeit der Ausführung; allein dieses könnte doch nur durch einen unterirdischen Kanal geschehen, welcher seinen Anfang in Schwaben nehmen müßte, wodurch diese Unternehmung aber sehr kostbar geworden wäre. Unter Kaiser Ferdinand dem Zweiten erbot sich Albrecht von Wallenstein, Herzog von Friedland, die Flüsse in Böhmen überhaupt schiffbar zu machen, und diese mit der Donau auf eigene Kosten zu vereinigen; allein der ausgebrochene Krieg

mit Schweden und sein in Eger erfolgter Tod endigte dieses Anerbieten. Unter Kaiser Karl dem Sechsten brachte der Graf Wratislav die Schiffbarmachung der Moldau und die Möglichkeit ihrer Vereinigung mit der Donau wieder in Anregung, wozu der Italienische Wasserbauverständige Lotharo Bogemonte gezogen wurde. Seine Vorschläge zur Befahrung der Moldau von Budweis bis Prag sind seit dieser Zeit größtentheils ausgeführt. Unter der Kaiserin Maria Theresia wurde der Schiffbarmachung der Flüsse und ihrer Verbindung mit der Donau eine besondere Aufmerksamkeit geschenkt, in Prag wurde eine eigene Navigations-Baudirektion aufgestellt, deren vorzüglichster Wirkungskreis auf die Schiffbarmachung der Moldau eingeschränkt war. Maria Theresia hielt die Verbindung der Donau mit der Moldau für so wichtig, daß sie im Jahre 1772 entschlossen war, auf die Herstellung dieser Verbindung 20 Millionen zu verwenden, und hatte zu diesem Ende dem Obersten Brequin aufgetragen diese Sache neuerdings zu untersuchen und den Plan in Vorschlag zu bringen; allein von dem Erfolge dieser Untersuchung ist bisher nichts weiter bekannt geworden. Später hat Walcher in Wien den Vorschlag gemacht die Rodel aus der Gegend ihres Ursprungs bei Leonfelden mittelst eines Kanals durch den Haselgraben zu leiten, und diesen Kanal mit der Moldau bei Hohenfurth zu verbinden; auch le Maire hat in seiner hydrographischen Charte der Oesterreichischen Staaten einen Plan zu dieser Vereinigung gemacht. Der Fürstlich Schwarzenbergische Ingenieur Rosenauer hat bereits eine wirkliche Verbindung der Moldau mit der Donau durch einen Schwemmkanal zu Stande gebracht, worauf das Holz der Herrschaft Kummau von dem Plöckensteiner See, und von den Ufern der

Moldau in die große Müsel über Hoßlach, und durch diese in die Donau geflößt wird. Im Jahre 1806 kamen mehrere Adeliche aus Böhmen, Oesterreich und Ungarn überein, sich zur Prüfung dieser vielfachen Vorschläge in eine Gesellschaft zu vereinigen, einen vorläufigen Fonds von 40,000 Florin zusammen zu legen, und sich die Genehmigung des Kaisers zur Ausführung dieses Baues zu erbitten. Es wurde nun von dieser Gesellschaft der rühmlichst bekannte Navigations-Oberdirektor und Director des polytechnischen Instituts Ritter von Gerstner und Freiherr von Pacassy zur Untersuchung einer vortheilhaften Kanalstraße zwischen der Moldau und Donau abgesandt, und diese übergaben unterm 31sten December 1807 ihr Gutachten, nach welchem zwar eine Verbindung der Donau mit der Moldau durch einen Schifffahrtskanal möglich ist; es seyen jedoch zu dieser Bewirkung 290 Schleusen nothwendig, deren große Kosten von selbst in die Augen fallen; es sei daher, statt dieses weniger räthlichen Verbindungmittels, eine Eisenbahn besser, auf welche 60 bis 80 Ctr. mit einem Pferde, und wo die Gegend ein Gefälle hat, 200 bis 500 Centner geführt werden können. Die angemessenste Gegend zur Anlegung einer Eisenbahn sei nach dem Vorschlage des P. Walchers von der Johannismühle über das Gebirge durch den Haselgraben bis unterhalb Linz, weil diese Fahrt nur fünf Meilen betrage, und unterwegs nur eine einzige größere Brücke über den Handmüllerbach zu führen sei. Von der Joachimsmühle müßte dann die Moldau bis Budweis schiffbar gemacht werden, welches zu bewirken bloß nothwendig sei, die großen Steine von Hohenfurth über Rosenberg hinab, auf 3 bis 4 Klafter breit in den Fluß zu sprengen, und auf diese Art einen Kanal in dem Flusse anzulegen ꝛc. Am 17ten Juni 1808 constituirte sich diese Gesellschaft

unter dem Namen Böhmische hydrotechnische Privatgesellschaft, und beschloß, daß sie sich zu dem gemeinützigen Endzweck vereinige, um die Vorschläge zur Schiffbarmachung der Böhmischen Flüsse und zur Vereinigung der Moldau mit der Donau bearbeiten zu lassen, und um in dieser Hinsicht die Aufnahme der hydrotechnischen Wissenschaften zu befördern. Nach den Arbeiten dieser Gesellschaft sollen die bedeutenden Flüsse Böhmens aufgenommen, nivellirt und genau beschrieben werden, theils um Vorschläge über das zu entwerfen, was auf den schon schiffbaren Flüssen zur Vervollkommnung der Schifffahrt noch zu veranstalten wäre, theils um zu untersuchen, wie die noch ganz unbenutzten Flüsse schiffbar gemacht werden können, eine Arbeit, wodurch selbst den verheerenden Ueberschwemmungen im Lande Einhalt gethan werden dürfte; auch sollte zugleich die Spur aufgesucht werden, wo die Böhmischen Flüsse am zweckmäßigsten mit der Donau in Verbindung zu setzen wären. Die anerkannt vortheilhafteste Trace zu dieser Verbindung soll dann genau aufgenommen, nivellirt, und über den zur Herstellung der letzteren erforderlichen Kostenaufwand ein gründlicher Ueberschlag verfaßt werden, und wenn es einmal entschieden seyn wird, auf welche Art die Verbindung der Donau mit den Böhmischen Flüssen am zweckmäßigsten hergestellt werden könne, so will die Gesellschaft den Entwurf eines Aktienplanes zur Ausführung dieser Unternehmung auf sich nehmen ꝛc. Diese Gesellschaft wurde durch einen gemeinschaftlichen Beschluß organisirt und in Prag wurde die Direktion dieser Privatgesellschaft festgesetzt, und ihr die Leitung sämmtlicher Arbeiten übertragen, so wie sie von der Generalversammlung beschlossen worden sind, die vorzunehmenden Arbeiten anzuordnen, die zu den Vorarbeiten erforderlichen Ingenieurs und

Kunstverständige, und das Kanzleipersonal anzustellen, die Gesellschaftskasse zu verwalten, die Aufträge der Regierung zu erledigen, die General-Versammlung zusammen zu berufen, und derselben die vorgenommenen Geschäfte und die zur Berathung nöthigen Gegenstände vorzutragen. Bis zum 17ten Juni 1808 bestand die Gesellschaft aus 46 Theilnehmern, welche Beiträge von 500 — 1000 Florin darboten, deren Gesammtbetrag bis dahin 28,000 Fl. ausmachte. Graf Buquoi übernahm die Gesellschaftskasse, an welchen oder an die Königliche privilegirte Ungarische Gesellschaft die Einlagen einzusenden sind. Während der Aufnahme ersuchte die Direction den Böhmischen Kommerzrath um eine bestimmte Beantwortung der Frage: welche Frachten können auf der vereinigten Donau und Moldau mit möglichster Zuverlässigkeit erwartet werden? Das Resultat dieser Antwort fiel dahin aus, daß auf dieser Vereinigungsstraße der Donau mit der Moldau nach dem dargestellten Detail mit aller Verläßlichkeit jährlich eine Fracht von 656,083 Centner 35 Pfund erwartet werden kann, welche nach dem geringsten Frachtlohne, das nur immer in der Folge erwartet werden kann, immer noch ein Bedeckungskapital dieser Unternehmung zu fünf Prozent geben würde von 22,768,500 Gulden.

Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß kaum in einem Lande eine solche Schifffahrt seyn könnte, als in Böhmen; denn die Moldau ist von ihrer Ausmündung bis Budweis, die Elbe von ihrer Ausmündung bei Elbekosteliz schiffbar, die beiden Adlerflüsse können ohne großen Aufwand bis zur Marsch frachtbar gemacht werden; sie tragen jetzt schon beladene Holzflöße bis Borahradek und Pottenstein. Die Iser kann frachtbar gemacht werden bis Turnau, der Aupafluß bis Trautenau, die Eger bis über Kaden hinaus, die Wottawa bis Pisek, der Poliflus

von Teschen bis Böhmisch Leipa. Auch kleinere Kanäle dienen jetzt schon sehr zur Erleichterung der Schifffahrt. So z. B. ist die Elbe bei Pozedmitzny oberhalb Königgrätz schon abgeleitet, und vereiniget sich aus derselben erst oberhalb Opatowitz mit der Elbe; so führt der berühmte Bernsteinische Kanal, ein wahres hydrostatisches Kunstwerk, die Elbe oberhalb Opatowitz bis Semlin in einem abgesonderten Kanal; so ist der Adlerfluß oberhalb Chotzen mittelst eines Kanals mit dem Luzenafluß vereiniget bei Hobenmaut, und dieser Luzenafluß mit der Chrudimka bei Pardubitz ꝛc. Die vorzügliche Ursache, warum die Flüsse Böhmens von den Böhmen weniger benutzt werden, als sie es verdienen, liegt nicht in ihnen, sondern in den Verhältnissen des Staats und in der Handelseifersucht seiner Nachbarn. Seit dem Jahre 1721 war man von der obersten Staatsverwaltung bemüht, die Elbschifffahrt von dem Drucke zu befreien, mit welchem sie seit dieser Zeit von Sachsen, Preußen, Braunschweig, und selbst von der Stadt Hamburg beiegt war, allein vergeblich. Die so vielfach gehinderte Elbschifffahrt ist bisher stets behindert worden; allein durch die Bemühungen der hydrotechnischen Böhmischen Privatgesellschaft wird durch die Vereinigung der Donau mit der Moldau selbst denjenigen dringende Motive geben die Elbschifffahrt von dem Drucke zu befreien, welcher ihre Benutzung bisher unmöglich machte, damit sie die Reciprocität der Moldau und Donauschifffahrt mit einigem Grunde in Anregung bringen dürfen.

Die Schifffahrt der Deutschen in der neueren Zeit ist nach der Auflösung der Hansa nicht mehr von dem umfassenden Wirkungskreise gewesen. Die Nordische Hansa oder der Handels- und Schifffahrtsbund der Norddeutschen, welcher zu Anfange des 16ten Jahrhunderts noch

mächtig genug war, s. Th. 143, unter Schiffahrt der Deutschen, S. 651 u. f., ging aber zu Ende desselben ganz seinem Untergange entgegen; dieser wurde durch Hollands schnell emporsteigenden Handel gänzlich unterdrückt, der nach der Trennung der vereinigten Provinzen von den Spanischen Niederlanden mit Riesenschritten zunahm; denn Amsterdam wurde nach dem Ruin von Antwerpen im Jahre 1585 die erste Handelsstadt in der Welt, und machte sich und die vereinigten Niederlande durch Anlegung der Ostindischen Gesellschaft im Jahre 1602 ungemein reich und mächtig; s. Th. 143, S. 740. Den Handel auf der Ostsee hatte Holland in dieser Epoche auch schon größtentheils an sich gezogen, wodurch es die Hansa endlich gänzlich verdrängte. Es vereinigten sich sogar mehrere Deutsche Städte mit den Niederländischen zum Ruin des Hanseatischen Städtebundes, besonders seitdem die Stadt Braunschweig, welche der Hansa lange getreu blieb, endlich ihrem Herzoge im Jahre 1616 huldigen und das Hanseatische Bündniß verlassen mußte; und so konnte dieses mächtige Städtebündniß allen diesen entgegenwirkenden Kräften nicht mehr widerstehen, und sank in Ohnmacht, nachdem es über 300 Jahre geblühet und in Europa die Rolle einer großen Seemacht und des größten Handelsstaats gespielt hatte. Man suchte zwar zu verschiedenen Zeiten den verfallenen Bund wieder empor zu bringen und ließ dieses Zweckes wegen in den Jahren 1626 und 1628 die Hansestädte Hamburg, Rostock, Wismar, Stralsund und Lauenburg zu Lübeck sich versammeln; allein die Furcht vor den Nordischen Mächten vereitelte alle Entwürfe, wobei ihnen der Kaiser übrigens einige Vortheile in dem Spanischen Handel versprach. Als sich späterhin, im Jahre 1630, die Hansestädte wieder auf einem allgemeinen Hansetag versammelten,

so blieben die mehrsten Städte aus und erklärten ihre Abneigung gegen den Hansebund. Die wenig übrig gebliebenen Städte, konnten nun die Kosten zur Unterhaltung des Bündnisses nicht mehr bestreiten, wodurch der Bund seine ganze Haltbarkeit verlor und sich auf das äußerste einschränken mußte. Ueberhaupt verlor die Hansa in dieser Periode in allen Staaten das Unterthanenrecht, und mit demselben ihre großen Privilegien und ausschließenden Handelsvortheile. Die Könige und Fürsten wurden klüger und verbanden den landesherrlichen Nutzen mit der Wohlfahrt ihrer Unterthanen dadurch, daß sie diesen den Handel in ihren Staaten selbst vorbehielten und sie dagegen mit mehreren Auflagen belegten. Die Hansa mußte nun gleich allen auswärtigen Kaufleuten in allen Staaten große Zölle erlegen, wenn sie ihren Handel darin treiben wollte; sie durfte in den mehrsten Ländern auch nur solche Waaren einbringen, die an dem Orte fabricirt wurden, wo die Schiffe und die Eigenthümer derselben zu Hause waren. Im Westphälischen Frieden im Jahre 1648 wurde zwar im Art. 10, §. 16 von der Krone Schweden für die Hansa die Freiheit ihrer Schifffahrt und Handlung wiederum ausbedungen, wie sie solche vor dem 30jährigen Kriege gehabt hatte, auch bezieht sich darauf die Stelle in den neueren Wahlcapitulationen, z. B. in der von Franz dem Ersten vom Jahre 1742, Art. 7, §. 2, wo es heißt: „Die Handlung treibenden Städte, insbesondere die vor andern zum gemeinen Besten zur See trafiquirenden Städte, Lübeck, Bremen und Hamburg bei ihrer Handlung und Schifffahrt, Rechten und Freiheiten zu erhalten und kräftigst zu schützen.“ Dieses Alles war aber nur zum Schein und konnte die Lage Europas nicht umändern, vermöge welcher ein solches Städtebündniß zum gemeinschaftlichen

Handel nicht wieder aufblühen kann. Hamburg, Lübeck und Bremen repräsentirten nur noch einen Schatten dieses ehemaligen Städtebundes; sie verbanden sich im Jahre 1628 und 1641 zu einem engeren Bündnisse aufs Neue, und schickten in dieser Eigenschaft einen Konsul nach London, so wie sie einen Residenten von dort her dagegen erhielten, der in Hamburg residirte. Sie schlossen unter dem Namen Hanseſtädte Handelsverträge mit andern Mächten, und kamen so im Utrechter Frieden 1713 zwischen Großbrittannien und Frankreich vor, welches auch bis auf die neuesten Zeiten geblieben ist. Auch in dem 18ten Jahrhunderte war die Schifffahrt der drei Hanseſtädte noch immer blühend genug, obgleich der ehemalige Glanz und die Größe ihrer Seemacht und dadurch ihre wahre Kraft, Handlung und Schifffahrt zu befördern, gesunken ist. In dem Kriege des 19ten Jahrhunderts, besonders bei der Continentalsperre, hat Hamburgs Schifffahrt Manches verloren. Die Stadt Hamburg hat gegenwärtig an 200 eigene Schiffe in See; die Schifffahrt unter eigener Flagge geht nur bis Lissabon. Im Jahre 1824 sind seewärts 1819 Schiffe angekommen, nämlich von Ostindien 4, Westindien 72, Nordamerika 41, den Canarischen Inseln 5, aus dem Mittelländischen Meere 75, von Portugal 25, von Frankreich 89, von England 645, der Ostsee 95, Schweden und Norwegen 70, Dännemark 59, Holland, Bremen, Ostfriesland 388, Brasilien 130, Spanien 8, Archangel 2 ꝛc. Auf dem Robben- und Wallfischfang sind 2, auf dem Heringsfang 5 gewesen. Abgegangen sind 1512 Schiffe, ungerechnet die noch unterwärts der Elbe segelfertig gelegenen, mehr als 100 Schiffe, die seit October des oben gedachten Jahres durch fortwährende Stürme abgehalten worden sind, in See zu stechen. Die Leith- und Hamburgerschifffahrts-

Gesellschaft unterhält 6 Schiffe, die 1818 auf 40 Fahrten an 1½ Million Pfd. St. Kolonial- und Englische Fabrikwaaren nach Hamburg geführt haben. Von Curhafen aus geht ein Paquetboot nach Harwich und England. — Lübeck hatte eine nicht unbedeutende Schifffahrt nach Nord- und Westeuropa, besonders nach Rußland. Im Jahre 1800 hatte die Stadt 71 Schiffe, wovon 49 nach Rußland gingen; im Jahre 1797 wurden von St. Petersburg aus auf 70 Schiffen für 2,010,992 Rubel Waaren in Lübeck eingeführt. Im Jahre 1824 sind 874 Schiffe angekommen, worunter 415 Dänische, 156 Schwedische, 99 Russische, 37 Preußische, 32 Niederländische, 5 Englische, 1 Bremer, 1 Hamburger, 7 Hannöversche, 8 Oldenburger, 19 Mecklenburger, 139 unter Lübecker Flagge. In den Häfen Lübecks können nur Schiffe von 9 — 11 F. Wasser gelangen, schwerere müssen auf der Rheede löschen. Der Hafen zu Travermünde hat einen Leuchthurm. Bremen hat einen ansehnlichen Handel und daher auch Schifffahrt mit den Weserprovinzen, England, Frankreich, Spanien, den Niederlanden, Portugal und den Ostseeländern. Im Jahre 1822 sind 1471 Schiffe aus fremden Häfen angekommen. Eigene Schiffe besitzt diese Hansestadt 178; 247 Weserschiffe clariren jährlich ein, und Bördschiffe treiben Wattenfahrt nach Hamburg. Im Jahre 1817 gingen 11 Schiffe der Bremerheringsgesellschaft auf den Heringsfang. Im Jahre 1825 sind 5 Schiffe auf den Robben- und Wallfischfang gegangen. — Altona, welche Stadt zu Dännemark gehört, hat einen sehr wichtigen Seehandel und wird durch Königliche Freiheiten sehr begünstiget. Sie hat Handelsverbindungen mit den Häfen der Ost- und Nordsee und des Mittelländischen Meeres, auch mit Westindien, 30 Schiffe auf den Herings-, und im Jahre

1824 3 Schiffe auf den Wallfisch- und Robbenfang nach Grönland ausgeschickt. Die Schifffahrt der Mecklenburger ist nicht unbedeutend, besonders der Seestädte Rostock, Wismar, Güstrow ꝛc. Rostock hatte im Jahre 1824, 134 Schiffe und 22 Schiffsnachprahmer. Im Seehafen zu Warnemünde, welcher zu Rostock gehört, liefen in dem gedachten Jahre 486 Schiffe ein, worunter 145 Dänische, 73 Schwedische, 84 Mecklenburgische, 114 Rostocker ꝛc. 18 Rostocker Schiffe sind zur See verunglückt, wodurch 2/3 davon durch Stürme verschlungen worden. Die Handelsstädte Mecklenburgs, welche ehemals zu Hansa gehörten, wie Rostock und Wismar, haben noch besondere Freiheiten behalten und werden noch in vielem, besonders was zum Handel und zur Schifffahrt gehört, als freie Städte behandelt; so hat z. B. Rostock eine ganz freie Verfassung, das Münzrecht ꝛc. In Wismar, welches an einem Meerbusen liegt, der einen der besten Häfen der Ostsee bildet, sind im Jahre 1824, 154 Schiffe angekommen und 164 abgegangen. Boitzenburg hat Elbschifffahrt und betreibt dieselbe mit 18 eigene Schiffe. Gustrow hat auch einen nicht unbedeutenden Seehandel. — Die Oldenburgische Schifffahrt ist meistens Wattenfahrt mit ein oder zwei mastigen Schiffen, von 20 bis 40 Schiffslasten. Braake an der Weser, hat den größten Hafen für Seeschiffe, in dem die größeren Schiffe löschen, die nicht nach Elsfleth hinauf fahren können. — Die Hannöversche Schifffahrt ist nicht unbedeutend; besonders haben Emden, Papenburg, Minden vielen Seehandel, Papenburg besitzt 60 eigene Schiffe. In Münden kommen auf der Weser jährlich 364, auf der Werra 104 und auf der Fulda 128 Schiffe an. Im März 1817 ist bei Behandlung der Hannöverschen und Niederländischen Schiffe in beiderseitigen

Häfen eine vollkommene Reciprocität in Ansehung des Lastengeldes eingeführt worden. In demselben Jahre clarirten in Ostfrieslands Häfen ein 1126 Schiffe, wovon 374 zu Emden, 290 zu Leer, 99 zu Weener, 85 zu Norden und 91 im Carolinensihl; es clarirten aus 1034 und zwar 287 aus Emden, 211 aus Leer, 96 aus Carolinensihl, 81 aus Norden und 49 aus Weener, von letzteren waren 344 nach den Niederlanden, 140 nach Bremen, 138 nach Hamburg, 117 nach England bestimmt. Nach der Verordnung vom 30sten Juni 1824 sollen alle nach dem 15ten August des genannten Jahres in den Binnenhafen des Herzogthums Bremen einlaufenden, über 2 Commerzlasten haltenden Fahrzeuge derjenigen Nationen, in deren Häfen die Hannöversche Flagge als eine nicht begünstigte angesehen und behandelt wird, wenn sie beladen sind, einer außerordentlichen Schiffsabgabe von 6 Gr. für jede Commerzlast ihrer Trächtigkeit, und wenn sie leer ankommen, 2 Gr. für jede Last unterworfen seyn. Eben so sollen alle in den Häfen des Fürstenthums Ostfriesland und des Harlingerlandes einlaufenden, über 2 Commerzlast haltenden Fahrzeuge derjenigen Nationen, in deren Häfen die Hannöversche Flagge als eine nicht begünstigte angesehen wird, bei einer Trächtigkeit von mehr als 20 Commerzlasten, sie mögen beladen oder leer eingehen, einer außerordentlichen Schiffsabgabe von 16 Gr. für jede Commerzlast ihrer Trächtigkeit, und bei einer Trächtigkeit von 20 Last und darunter einer Abgabe von 8 Gr. für jede Last unterworfen seyn. Eine Uebereinkunft des Hannöverschen und Englischen Ministeriums vom 12ten Juni 1824 stellte beiderseitige Schiffe und Waaren in Hinsicht der Abgaben und Lasten gleich. In dem Freihafen zu Emden liefen im Jahre 1782 überhaupt 1104 Schiffe ein und 1025 wieder

aus, und während des Amerikanischen Krieges war der Handel daselbst so lebhaft, daß drei Schiffe nach China ausgerüstet wurden, welches die Veranlassung gegeben haben soll, daß im Jahre 1783 abermals eine neue Asiatische Handlungsgesellschaft entstand, aber späterhin wieder einging; s. auch unter Schiffahrt der Preußen, oben, S. 66. Der Hafen kann an 300 Schiffe fassen. Zu Papenburg sind 19 Schiffsbauereyen, und jährlich werden an 60 Schiffe meistens für die Ostfriesen gebauet. Im Jahre 1817 wurden 100 Seeschiffe von 80 bis 90 Lasten, mit 5 bis 7 Mann; jedes nur vom Stapel gelassen mit der segelfertigen Ausrüstung an Werth 10 — 12,000 Holl. Gulden.

Die Süd- oder Oberdeutsche Handelsschifffahrt ist schon in früheren Jahrhunderten, besonders auf dem Rhein, der Donau und dem Main nicht unbedeutend gewesen, besonders aber im 16ten Jahrhunderte, wie auch schon Th. 143, S. 682 angeführt worden. Augsburg, Nürnberg, Memmingen und Ravensburg schossen dem Kaiser Maximilian dem Ersten ganze Römermonate vor und erhielten dafür die größten Privilegien. Die Süddeutschen Handelsstädte errichteten besondere Handelskompagnien und bildeten gleichsam eine südliche Hansa in Deutschland unter sich, während welcher Zeit die Nördliche Hansa ihrem Untergange entgegen ging, wie auch schon oben gezeigt wurde. Schifffahrt treiben in Süddeutschland fast alle große Städte, die an einem schiffbaren Fluß liegen, wie z. B. in Bayern: zu Dillingen, Lindau, Aschaffenburg ꝛc.; zu Würtemberg: Heilbronn, Ulm ꝛc.; zu Baden: Meersburg, Constanz, Ueberlingen, Manheim, Heidelberg ꝛc.; Hessen-Kassel: Karlshafen, Fulda ꝛc.; Rhein-Hessen: Offenbach, Mainz, mit 42 Fahrzeugen, alle übrige Provinzen Deutschlands kommen in Hinsicht der Schifffahrt

wenig in Betrachtung. — Die Schweiz hat nur wenig Schifffahrt, und was sie davon besitzt ist bloß Flußschifffahrt, wie zu Basel auf dem Rhein ꝛc. —

Die Schifffahrt des Türkischen Reiches oder die Schifffahrt der Türken, das heißt, der Türken in Europa, Afrika und Asien. Von der Schifffahrt der Aegyptier, der Saracenen, der Griechen ist schon Th. 143 unter Schifffahrt Erwähnung geschehen. So lange die Römer Tapferkeit genug besaßen, um die Macht, die ihnen ihre Vorfahren erworben hatten, zu behaupten, trug Aegypten, welches zuerst unter das Joch der Saracenen (Vorgänger der Türken) kam, viel zur Erhaltung des Orientalisch Griechischen Kaiserthums bei. Allein nachdem Mohamed sich aufgeschwungen und der Enthusiasmus seiner neu eingeführten Religion im Morgenlande viele Triebräder in Bewegung gesetzt, die für ihn wirkten, womit sich nun noch Barbarische Sitten vereinigten, so konnte es nicht fehlen, daß bei der damaligen Schwäche der Griechischen Regierung, deren politische Mittel nur in Ränken bestanden, nur noch ein schwacher Damm dem reißenden Strome dieser Mohamedaner entgegen gesetzt werden konnte. Er verschlang bald verschiedene Provinzen, und unter andern auch diejenige, welche dem Morgenländischen Kaiserthume hätte am wichtigsten seyn müssen, nämlich Aegypten; indeß trösteten sich die Griechen hierüber, indem der größte Theil der Schifffahrt und des Handels von Indien nach Konstantinopel gebracht wurde, und dies durch zwei damals schon sehr bekannte Wege, nämlich durch den sehr geschäftigten und bevölkerten Pontus Euxinus, und durch den Persischen Meerbusen in den Euphrat, und von da mittelst der Karavane nach Aleppo, von wo aus sie mittelst des Hafens zu Alexandretta bis nach Konstantinopel gingen. Durch diesen Vortheil allein würde sich das Reich ungeachtet

Alles dessen, was es verloren hatte, erhalten haben, ja es hätte vielleicht seinen alten Glanz wieder erlangen können; allein die durch die großen Reichthümer, welche ihnen der in Händen habende Alleinhandel verschaffte, verdorbene Griechen überließen sich einer müßigen Lebensart, und hielten sich bald für zu gut, den anderen Nationen die Waaren, die sie von ihnen verlangten, zu bringen. Sie gaben sich den Italienern hin, die sich nach und nach dieser nützlichen Schifffahrt bemächtigten. Die eben so als ihre Unterthanen verdorbene Regierung, ließ ihr Seewesen zu Grunde gehen, und verließ sich in Ansehung der Vertheidigung des Landes allein auf die Bündnisse, die es mit Fremden schloß, deren Schiffe ihren Hafen anfüllten. Diese nur schwache Stütze hielt den Verlust von Konstantinopel nicht zurück, sondern beschleunigte solchen. Die Genueser stürzten selbst in den Abgrund, den ihre Geldgier und ihre Treulosigkeit gegraben hatte; denn Mohamed verjagte sie aus Kaffa. Ueberhaupt suchten die Genueser und Venetianer im 14ten Jahrhunderte auf dem schwarzen Meere Meister zu werden; denn ein großer Theil der Asiatischen Waaren gingen aus den Häfen des genannten Meeres auf den Schiffen dieser Nationen nach Italien, und von da aus über Brügge in die westlichen Länder Europas. Der Handel der Levante befand sich nicht nur daselbst, sondern auch in den beiden Syrischen Städten Aker und Damiate. Man sah aber auch noch in den Syrischen Seehäfen Bremische und Lübecksche Schiffe. Sobald aber die Türken Eroberungen zu machen anfingen und späterhin auch Konstantinopel einnahmen, so hörte die Handelsschifffahrt aller dieser Nationen dahin auf, und nur erst späterhin, s. unten, kommen sie bei den Türken wieder zum Vorschein. Wie bekannt wurde Konstantinopel durch

Mohamed dem Zweiten, im Jahre 1453 erobert. Der Handel blühete nun zwar noch fort, aber er wurde von den Türken, die sich mehr auf das Kriegeshandwerk legten, als auf Handlung und Schifffahrt, ganz vernachläßiget, und befand sich in den Händen der Griechen, Armenier und Juden; auch ließen sie ihre immerwährenden Kriege, sowohl mit Oesterreich und späterhin mit Rußland, als auch mit Persien nie zu einiger Ruhe gelangen, oder vielmehr war diese nie von langer Dauer, und dann ließ auch ein gewisser Grad von Trägheit sie nie zu nützlichen Beschäftigungen kommen, welches auch bis jetzt geblieben ist. Die Handelsschifffahrt, außer der Betreibung derselben von den Griechen und Franken, wird von den Türken gar nicht betrieben; denn die Ausländer führen ihnen fremde Waaren zu und holen ihre Produkte auf eigenen Schiffen ab, wozu dieser auswärtigen Schifffahrt eine große Anzahl guter Seehäfen zu Statten kommen; z. B. zu Konstantinopel, Thessalonich, Warna, Skutari, Durazzo, Napoli di Romania, Sophia, Adrianopel, Canea, Bukarest, Belgrad, Rustschuck, Smyrna, Haleb, Damask, Angora, Bursa, Erzerum, Bagdad, Mosul ꝛc. Alle Völker, welche zur See in die Türkischen Staaten handeln, pflegten anfangs unter der Flagge und Beschirmung Frankreichs zu erscheinen, und von den Französischen Gesandten und Konsuln wurden auch die Streitigkeiten wegen der Handelschaft abgemacht. Nachher kamen die Venetianer, welche die St. Markusflagge in den Meeren und Flüssen der Türken wehen ließen, und der Handlung wegen ihre Consuls daselbst hatten. Im Jahre 1599 folgten die Engländer, 1625 die Holländer und 1665 die Genueser, zu denen dann noch die Dänen, Schweden und Russen nach und nach hinzu kamen. Da die Türken ein kriegerisches Volk waren so

waren sie auch auf einer Kriegs-Marine bedacht, und hierin gewahrt man sie auch einzig und allein thätig, obgleich die Bemannung dieser Flotte größtentheils den Griechen anvertrauet war. Ihre Seemacht war zwar nie furchtbar und kein Europäischer Staat von einiger Bedeutung durfte sich vor derselben fürchten; allein sie war zu Zeiten doch so ansehnlich, daß sie, besonders durch die Korsaren unterstützt, einen Schlag auf der See ausführen konnte. So z. B. setzten die berüchtigten Seeräuber Horuk und Scheredin, Barbarossa genannt, wegen ihres rothen Bartes, zwei Töpfersöhne von der Insel Mitilene, dem Glücke der Spanier in Afrika Eroberungen zu machen, Schranken. Horuk ward König von Algier, in welcher Würde sein Bruder Scheredin ihm bald nach seinem Tode (er blieb in einem Treffen gegen den Gouverneur von Oran) folgte. Scheredin unterwarf sich dem Türkischen Schutz und erhielt von Soliman sowohl Schiffe, als ein Corps Türken. Sobald Karl der Fünfte erfuhr, daß Scheredin Herr von Algier sei, der die Küsten von Italien und Spanien so oft beunruhiget, so schickte er eine Flotte von 26 Schiffen mit 10,000 Mann ab; allein die mehrsten Schiffe gingen mit 4000 Mann in einem Sturme auf der See verloren. Scheredin vergrößerte nun seine Herrschaft durch die Eroberung von Tunis, und plünderte mit seiner mächtigen Flotte, welche aus 250 Segeln bestand, erst recht Italiens Küste. Hierauf ging Karl im Junius des Jahres 1535 mit 500 Schiffen und mehr als 30,000 Mann, worunter auch seine Deutschen Völker aus den Niederlanden, und 2000 Portugiesen waren, unter Segel. Er eroberte die Festung Golette, in welche Scheredin den bravsten seiner Korsaren, Sinan einen abgefallenen Juden, mit 6000 Türken gelegt hatte,

nach harter Gegenwehr mit Sturm, wodurch die Hafen von Tunis, mit Scheredins Flotte in seine Gewalt kam. Scheredin erholte sich aber wieder von seinem Verluste, und machte nun die Küsten von Spanien und Italien noch weit unsicherer, wie vorhin, nahm auch den Venetianern in den Jahren 1736 und 1737 14 Inseln fort, schlug 1539 eine Italienische Flotte, welche Prevesa in Albanien belagerte und zwang sie zum Abzug, griff die Venetianer aufs Neue an, und entriß ihnen Kastel Nuovo in Dalmatien. Auch die Insel Maltha griff die Osmanische Flotte, 150 Schiffe stark, und mit 40,000 Mann am Bord, an, und eroberte St. Elmo, räumten es aber nachher und gingen wieder zu Schiffe. Karl faßte den Entschluß es mit Algier, als dem noch übrigen Raubneste, eben so, wie mit Tunis zu machen; allein zu seinem Unglück unternahm er diesen zweiten Zug erst spät im Herbste. Diese Expedition lief unglücklich ab; denn bei der Landung in der Nähe von Algier, war die See bei stürmischem Wetter schon so hoch, daß sie weder das Geschütz und Gepäck, noch das Proviant ans Land bringen konnten; auch gingen in diesem Sturme 15 Kriegsschiffe und 150 Fahrzeuge mit 8000 Mann, und mit allem Vorrathe an Proviant und Munition zu Grunde. Den Rest von der Flotte Karls hatte der Admiral Doria am Vorgebirge Metafuz gesammelt; allein ein neuer Sturm trieb auch diese Flotte auseinander und sie erreichte zerstreut die Häfen von Italien und Spanien. Der Nachfolger Karls, Philipp der Zweite, war mit seiner Flotte nicht glücklicher, obgleich nicht vom Sturme geschlagen, schlug ihn der Türkische Admiral Piola, eroberte von der Spanischen Flotte zwanzig Galeeren, und zertrümmerte viele andere Fahrzeuge. Die Kriege mit Frankreich und das Bündniß des letzteren Reiches mit der

der Pforte brachten Philipp noch einmal auf, seine ganze Seemacht zu sammeln, welche der Pabst und die übrigen Fürsten Italiens verstärkten. Die Französische Flotte hatte sich mit der Türkischen vereiniget, welche letztere den Afrikanischen Korsaren zum Schutz diente, und so kam es bei Lepanto zum Treffen, worin Don Juan von Oesterreich im Jahre 1517 die vereinigte Türkisch-Französische Flotte schlug und den vertriebenen König von Algier, der den Spaniern zinsbar war, wieder in sein Reich einführte, allein drei Jahre darauf, 1574, eroberte der Türkische Groß-Admiral Sinan zugleich Tunis und Golette. Dies war nun die glänzendste Epoche der Türkischen Flotte, nach dieser Zeit ist sie immer mehr und mehr gesunken, und hat sich nur erst wieder in neuester Zeit, in dem Insurrections-Kriege der Griechen, mit Hülfe der Franzosen und Engländer, wieder gehoben. Ihre Schiffe waren übrigens früher weder der Anzahl, noch der Bauart nach, dem Feinde gefährlich. Die Kriegsschiffe des Großherrn (Karavellen) waren von einer außerordentlichen Größe und sahen wie Kastele aus; auch ragten sie zuweilen hinten gegen drei mittelmäßige Stockwerke aus der See hervor, und konnten desto leichter von den Kanonen getroffen und vernichtet werden; besonders da die Schwere und große Bauart eine große Schwierigkeit und Langsamkeit sich umzudrehen verursacht. Nach der ungeheuren Größe waren auch bei weitem nicht Kanonenlöcher genug durchbohrt, und Alles was dem Schiffe das Leben und die Bewegung geben muß, war schlecht und unförmlich. Masten, Ruder Taue, Segel ꝛc. stimmten gar nicht mit der Größe überein. Sie führten zwar sehr große Kanonen; allein die Höhe der Lage verhinderte das Treffen, und die Richtung derselben wurde auch schlecht verstanden, auch ging das Laden langsam von Statten und er-

fordert viel Zeit. Sie haben Galeeren von mancherlei Art; allein eben die Mängel, die bei den Kriegsschiffen im Großen Statt finden, finden sich auch bei diesen im Kleinen. Die Seeleute wissen auch nicht den rechten Gebrauch von ihren Schiffen zu machen. Sie heißen Leventi, und Alles, was von der Unerfahrenheit und dem Ungehorsam der Landsoldaten gesagt werden kann, gilt auch von diesen. Und was kann man von diesen erwarten, da der Kapudan Pascha selbst im Seewesen unerfahren ist. Die Türkischen Kriegsschiffe haben den Europäischen Kauffahrern durch die Unwissenheit ihrer Bevölkerung und das abentheuerliche Betragen stets zum Gespötte gedient. Das hauptsächlichste darauf geschieht durch Sklaven, verurtheilte Missethäter und Griechen. Wie wenig man sich auf diese verlassen kann, haben Beispiele genug bewiesen. So entstand zum Beispiel im Jahre 1760 auf dem Admiralitätsschiffe an einem Freitage, wo der Kapudan Pascha auf der Insel Stanchio ans Land gegangen war, ein Aufruhr, in welchem die oben genannten Leute sich in Freiheit setzten, und das Schiff, welches als das Vorzüglichste von den Kriegsschiffen die Sultane hieß, nach Malta führten. Die Seeofficiere sind also schlecht, die Matrosen noch schlechter, und die Artilleristen am schlechtesten. Nachdem die Flotte der Ottomanen von den Russen in dem Hafen von Tschesmeh im Jahre 1770 vernichtet wurde, sind sie ernstlich darauf bedacht gewesen, eine respektable Seemacht aufzustellen. Die zahlreiche Türkische Flotte war nämlich bei Chio, Smyrna gegenüber, aufgestellt, wo sie die Russen unter Leitung Englischer Anführer und Alexeij Orlow schlugen; sie nahm darauf eine halbe Meile davon im Hafen von Tschesmeh eine neue Stellung, und wurde hier zur Nachtzeit am 7ten Juli durch Russische Brander und Feuer-

kugeln vernichtet. Eine zweite Türkische Flotte wurde auch am 17ten Juli bei Andros geschlagen, wodurch die ganze Türkische Seemacht zertrümmert wurde. Nach dieser Niederlage wurde nun unter der Direktion des Französischen Schiffbaumeisters Le Brün eine bessere Bauart der Fahrzeuge eingeführt, und somit in neueren Zeiten eine völlige Reform vorgenommen. Sie besitzen jetzt mehrere gute Schiffe von Europäern oder nach Europäischen Mustern gebauet; aber ihre Mannschaft ist nicht an die See gewöhnt, und Anstalten zur praktischen Erlernung der Schifffahrtskanäle und zur Erziehung und Uebung der Seeleute, sind bei ihnen gar nicht vorhanden. Ihre Officiere verdienen keine höhere Achtung, als die gemeine Marinesoldaten; auch werden die meisten Arbeiten auf ihren Schiffen von ihren Sklaven und von den Griechen verrichtet, die ihre Mühe bezahlt erhalten. An Subordination und Ehrgefühl mangelt es den Türken ganz, und es ist nicht selten, daß der Kapitain eines Linienschiffes wegen eines geringen Versehens von des Admirals eigener Hand öffentlich Ohrfeigen erhält.

In Befahrung der Küsten mit kleinen Fahrzeugen stehen die Türken den Griechen an Geschicklichkeit nicht nach, sondern übertreffen sie sogar an Muth und Beharrlichkeit; allein bei der Regierung eines Kriegsschiffes zeigen beide gleich große Unbehülflichkeit. Ein Reisender im Morgenlande hat in Türkischen und Griechischen Fahrzeugen Reisen gemacht, und den Charakter beider Völker in gutem und stürmischem Wetter beobachtet. Er sagt: „Ich habe den Gleichmuth der Türken bewundert und die prahlerische Tollkühnheit und elende Verzagtheit der Griechischen Schiffskapitaine (Reis) kennen lernen. Eine Reise mit ihnen, besonders auf dem im Winter sehr stürmischen schwarzen Meere ist wirklich gefährlich, da

ihre Fahrzeuge, Tschaiken genannt, bei einem starken Winde nicht in See bleiben können.

Daß die Schifffahrt größtentheils in den Händen der Griechen ist, ist schon oben angeführt worden. Die Handelsmarine dieser Nation bestand im Jahre 1813 aus 615 Schiffen, mit 588 Kanonen und 17,526 Matrosen; Hydra hatte 120 Fahrzeuge von 3 bis 400 Tonnen; Spezia 60. Jetzt betreiben die Schifffahrt und den Handel nach der Levante die Engländer, Niederländer, Franzosen ꝛc. Die Engländer haben 3/5, die Franzosen 1/5, die Niederländer und Oesterreicher, jede 1/10 des Ganzen in Händen. Nach dem Firman vom Jahre 1823, ist die Türkische Flagge auf dem schwarzen Meer vor allen andern priveligirt; nur Türkischen Schiffen ist es gestattet, das aus den Häfen des schwarzen Meeres geholte Getreide wieder an Bord anderer Europäischen Schiffe, die nicht zur Fahrt auf dem schwarzen Meere berechtiget sind, zur weitern Ausfuhr zu verladen, diese müssen es an dessen Bestimmungsort führen. Schwedische, aus dem schwarzen Meere kommende, Schiffe müssen ihr an Bord befindliches Getreide an die Pforte abliefern. Nach einem andern Firman von demselben Jahre sind den Türkischen Kauffahrern verschiedene Privilegien in Rücksicht des Zolls ertheilt; alle Türkische Schiffe, die nach christlichen Ländern fahren, oder von da kommen, entrichten einen Zoll von 3 Prozent, und den vierten Theil des alten Tarifs wird den vermittelst Miethung befrachteten Schiffen erlassen. Im Jahre 1819 hat die Pforte den Spanischen und Dänischen Schiffen dieselbe Zoll- und Handelsvorrechte wie den Oesterreichischen, und den Neapolitanischen die Handels-Zollvortheile der Französischen Schiffe bewilliget.

Zu Ende des verwichenen Jahrhunderts bestand die Seemacht der Pforte aus 15 Linienschiffen und

eben so vielen Fregatten. Zur Unterhaltung der Flotte müssen verschiedene Provinzen Bauholz, Hanf, Leinöl, Theer, Segeltuch, Eisenstangen ꝛc. in Menge liefern, daher weisen die Schiffswerfte, die Seearsenale und Magazine immer einen reichen Vorrath auf. Die Linienschiffe führen 52 bis 32 Kanonen, aber einen ungleichen Kaliber. Die Seesoldaten sind größtentheils Griechen; aber auch die Zaims und Timarioten müssen in Kriegszeiten eine verhältnißmäßige Anzahl Seeleute anstatt der Spahis stellen; dessenungeachtet aber ist die Flotte, wie auch schon oben bemerkt worden, schlecht bemannt und noch schlechter bedient. In Kriegszeiten wird sie noch durch ungefähr 10 Schiffe von den Barbaresken Schutzstaaten verstärkt. Der Pascha von Aegypten kann auch 22 Kriegsschiffe und mehrere Kanonierschaluppen stellen, welche in Friedenszeiten zur Sicherung der Schifffahrt auf dem Nil dienen. — Die Flotte des Dey von Tripolis bestand im Jahre 1821 aus einer Fregatte von 28, 1 Schebecke von 12 Artilleriestücken, und 12 Kanonierschaluppen, außer diesen waren noch 12 andere kleine Fahrzeuge in der Ausbesserung begriffen, und 2 Schaluppen und 1 kleiner Schoner auf der Werft. Die Kaper sind alle Eigenthum des Pascha, und dieser auch daher alleiniger Besitzer der Prisen der Seeräuber unter Ottomanischer Flagge gegen Sicilische, Sardinische und Griechische Fahrzeuge, zuweilen auch Englische, Oesterreichische und Spanische Schiffe. In einem Credenzbriefe vom 28sten November 1818 erklärte der Dey durch seinen Minister an den im Mittelländischen Meere kommandirenden Englischen Admiral Maitland nach dem Wunsche des Prinz Regenten von England mit sämmtlichen verbündeten Mächten Frieden schließen zu wollen, und verspricht bis zum Abschluß der Verträge alle Feindseligkeiten

einzustellen, und seinen Unterthanen keinen Kreuzzug gegen irgend eine chirstliche Nation zu gestatten. In der Convention mit dem Pabste vom Jahr 1819 gesteht der Dey den Römischen Staaten gleiche Rechte mit den begünstigten Nationen zu, ohne dafür einen Tribut zu verlangen. — Die Tunesische Seemacht bestand im Jahre 1817 aus 107 Fahrzeugen, die aber in einem heftigen Sturme am 7ten und 8ten März 1821 fast ganz vernichtet wurden. — Die Algierische Marine bestand im Jahre 1822 aus 2 Fregatten, 2 Sloops, 2 Schoners, 1 Brigg, 1 Schebecke und 1 Galeere. Am 26sten August 1816 wurde die ganze Algierische Flotte in einer Seeschlacht der Engländer und Niederländer unter dem Viscount Ermouth vernichtet. Sie bestand aus 4 Fregatten, 5 Corvetten, 30 Kanonenböten, mehreren Briggs und Handelsgoeletten, vielen kleinen Fahrzeugen, vielen Lavetten ꝛc. Nach dem am 28sten August abgeschlossenen Waffenstillstand erkennt die Regentschaft die Abschaffung der Sklaverei der Europäer zu Algier an, und setzt alle Europäische Sklaven auf der Stelle in Freiheit. Nach dem 1816 zwischen Neapel und Algier geschlossenen Frieden zahlt Neapel jährlich an Algier 24,000 Piaster, und für jeden gefangenen Neapolitaner 1000 Spanische Piaster (1300 Thlr.) als Lösegeld. Nach dem auf die vollständige Niederlage der Algierischen Escadre bei Carthagena am 20sten Juni 1815 folgenden Vertrag verpflichtet sich der Dey für die Zukunft keinen Tribut von den Amerikanern zu fordern; auch gab der Dey die aufgebrachten Schiffe der Amerikaner zurück, und bezahlte eine Entschädigung von 60,000 Piastern, so wie auch Tripoli 150,000, und Tunis 80,000 Piaster dem Amerikanischen Befehlshaber baar bezahlen mußten.

Schifffahrt der Nordamerikaner. Die Schifffahrt dieses, seit dem Jahre 1776 von dem Mutterlande, England, sich losgerissenen, und seit dieser Zeit einen eigenen Freistaat bildenden Staat, kann erst in neuester Zeit betrachtet werden; denn die ersten Kolonisten, die Nord-Amerika unter den Engländern bewohnten, legten sich anfangs einzig und allein auf den Landbau; sie gewahrten aber bald, daß ihre Ausfuhr-Artikel sie nicht in den Stand setzten, das zu kaufen, was ihnen mangelte, und sie sahen sich daher gleichsam gezwungen einige grobe Manufakturen anzulegen. Der Vortheil des Hauptlandes schien durch diese Neuerung gleichsam beleidiget; sie ward dem Parlamente denunciirt, wo diese Angelegenheit mit aller Aufmerksamkeit überlegt wurde. Es fanden sich bald Männer, die die Kolonisten muthvoll vertheidigten. Sie sagten: daß, da die Feldarbeit den Einwohnern nicht das ganze Jahr hindurch beschäftigte, so wäre es eine Tyrannei, wenn man sie zwingen wollte diejenige Zeit, die der Landeskultur nicht gewidmet werden könnte, in Unthätigkeit zu verbringen; da die Produkte des Landbaues und der Jagd zur ganzen Ausdehnung ihrer Bedürfnisse nicht hinreichte, so hieße es sie ins Elend versetzen, wenn man sie verhinderte, sie durch eine neue Art von Fleiß zu befriedigen. Endlich ziele das Verbot Manufakturen anzulegen nur darauf ab, alle Waaren in einem werdenden Staate zu vertheuern, den Verkauf davon zu vermindern, vielleicht gar zu hemmen, und alle diejenigen, die etwa Willens wären, sich daselbst niederzulassen, davon zurückzuschrecken. — Hierüber entstanden starke Debatten, und endlich gab man nach. Es ward den Amerikanern erlaubt, selbst ihre Kleider zu verfertigen, jedoch mit solchen Einschränkungen, die den Verdruß der Habsucht unter dem Schein der Gerechtigkeit hindurch blicken ließen;

denn aller Verkehr in diesem Punkte ward den Kolonien unter sich aufs Strengste untersagt ꝛc. Die Schifffahrt unterlag einer noch größeren Beschränkung. Kein fremdes Schiff, wenn es nicht augenscheinlich in Schiffbruchsgefahr oder mit Gold und Silber beladen war, durfte in den Nordamerikanischen Häfen einlaufen. Die Englischen Schiffe selbst wurden nicht aufgenommen, wenn sie nicht gerade aus einem der Nation gehörigen Hafen kamen; nur die Weine von Madeira und den Azoren, und das zur Fischerey nöthige Salz war davon ausgenommen. Die Exporten sollten alle nach England geschehen; nur späterhin ließ die Regierung von dieser Strenge nach. Es wurde den Kolonisten erlaubt südwärts Kap Finisterre, Korn, Mehl, Reiß, Gemüse, Obst, gesalzene Fische, Bohlen und Zimmerholz gerade hin zu bringen. Selbst Irland, das einen vortheilhaften Vertrieb für das Korn, das Leinen, die Faßdauben ꝛc. der Kolonien darbot, ward ihnen durch eine Parlamentsakte vom Jahre 1766 verschlossen. Der Senat, der die Nation repräsentirte, wollte das Recht haben den Handel derselben, so weit als sich das Großbrittannische Gebiet erstreckt, zu regieren, und nach dieser Gewalt verlangte er die Art des Verkehrs des Hauptlandes mit den Kolonien zu bestimmen, und eine nützliche und gegenseitige Verbindung und Reaction unter den zerstreuten Theilen eines unermeßlichen Reiches zu unterhalten; allein dieses geschah nicht zum Vortheil aller Glieder der gesellschaftlichen Conföderation. Man ist von diesem Grundsatze der Unpartheilichkeit, der allein die aus Unabhängigkeit entspringende Gleichheit unter den Gliedern eines freien Staats erhalten kann, abgewichen, das man die Kolonie nöthigte alle ihre Produkte in das Hauptland zu schicken, auch diejenigen, die nicht darin consumirt werden sollten; als man

sie gezwungen alle Waaren; auch die, die das Hauptland von fremden Nationen erhielt, aus jenem zu holen. Dieser gebieterische und nichts einbringende Zwang, der den Ein- und Verkauf der Amerikaner mit unnützen und ganz verlornen Kosten belegte, hemmte ihre Thätigkeit und verminderte ihren Wohlstand. Um einige Kaufleute oder Kommissionärs im Hauptlande zu bereichern, opferte man die Rechte und die Vortheile der Kompagnie auf. — Sie waren an England für den daher erhaltenen Schutz weiter nichts schuldig, als ein Vorzugsrecht im Verkauf für alle diejenige Waaren, die es selbst verzehren konnte, desgleichen im Einkauf für alle Güter, die aus seinen Fabriken kamen. Die Tyrannei erzeugte auch sehr bald den Schleichhandel, und alle dagegen gepredigten Grundsätze der Moral, daß der betrügende Kaufmann den ehrlichen bestöhle, indem er ihn um seinen billigen Gewinn brächte; daß der Bürger, der die Auflagen entrichtete, durch den, der sie nicht entrichtete, unterdrückt würde ꝛc., halfen nichts. Die Waaren aus der Fremde, die heimlich in das Englische Nordamerika gebracht wurden, beliefen sich auf ein Drittheil derjenigen, wovon die Abgaben bezahlt wurden. Nachdem England aus einem, so zu sagen, allgemeinen Kriege, wo seine Flotten auf allen Meeren die Flagge des Sieges aufgesteckt, und seine Siege seine Herrschaft mit einem unermeßlichen Gebiete in beiden Indien erweitert hatten, so brachte es im Jahre 1764 die berüchtigte Stempelakte hervor, welche Auflagen auf das gestempelte Papier setzte, und zu gleicher Zeit verbot, bei allen, sowohl gerichtlichen, als außergerichtlichen, Verhandlungen, anderes Papier zu gebrauchen. Alle Englische Kolonien in Amerika erhoben sich gegen diese Neuheit, und ihre Unzufriedenheit haben sie eklatant genug bewiesen; denn sie machten

eine Art Verschwörung, ganz dem Charakter gesitteter, nicht überspannter Völker gemäß, und welche schon damals zeigte, daß sie ganz zu Republikanern geschaffen waren. Diese Verbindung bestand in einem Vertrage unter den Kolonisten, alle im Hauptlande fabricirte Waaren so lange zu entbehren, bis dieses die Bill, worüber man sich beklagte, widerrufen hätte. Die Frauensleute entsagten zuerst allem Verführerischen und Angenehmen, was ihnen Europa bis dahin geliefert hatte, also alle Luxus-Artikel und diejenigen zur Bequemlichkeit. Die Mannsleute ihrer Seits verwarfen gleichfalls Alles, was zur Bequemlichkeit ꝛc. gedient hatte. In den nördlichen Gegenden sah man sie die groben Zeuge, die man unter ihren Augen verfertigte, eben so theuer bezahlen, als die schönen Tücher, die über das Meer herkamen; auch machten sie sich verbindlich, kein Lammfleisch zu essen, damit die Wolle der dadurch stärker vermehrten Herden, mit der Zeit zur Bekleidung der Kolonisten hinreichen könnte. In den südlichen Provinzen, wo die Wolle selten und von geringer Beschaffenheit ist, kleidete man sich in Leinen und Baumwolle, welche das Land hervorbrachte. Von allen Seiten verließ man den Landbau, um sich zum Kunstfleiß in den Werkstätten zu bilden. Diese Art von indirektem und leidendem Widerstande, welche allen Nationen, wenn sie sich durch den Mißbrauch der obrigkeitlichen Gewalt gedrückt fühlen, zum Muster dienen muß, brachte ihre richtige Wirkung hervor. Die Englischen Manufakturisten, die fast gar keinen Ausweg für ihre Waaren mehr hatten, als die Nationalkolonien, geriethen in Verzweiflung, aus Mangel an Arbeit; und da ihre Stimme durch die Regierung weder unterdrückt, noch übersehen werden konnte, wie auch die gegenwärtige Zeit in diesem Lande Beispiele liefert, so machte sie einen nützlichen

Eindruck für die Kolonie. Die Stempelakte ward, nach einer zweijährigen konvulsivischen Bewegung widerrufen. Der Triumph der Kolonie dauerte aber nicht lange; denn das Parlament hatte nur mit äußerstem Widerwillen nachgegeben; allein seine Ansprüche nicht aufgegeben; es legte im Jahre 1767 die Gelder, die ihm der Stempel einbringen sollte, wieder auf das Glas, das Bley, den Thee, die Farben, die Pappe, das gemahlte Papier ꝛc., welches vom Mutterlande aus nach den Kolonien ging. Selbst die Patrioten, die die Gewalt des Hauptlandes weit über die Kolonien auszudehnen schienen, konnten nicht umhin, eine Auflage zu tadeln, deren Wirkung auf die ganze Nation zurückfallen mußte, indem sie die Kolonisten zu den Manufakturarbeiten hinzog, die man nur an den Ackerbau hätte fesseln sollen. Die Kolonisten ließen sich eben so wenig durch diese Neuerung, als durch die erste, hinter das Licht führen. Man hat umsonst angeführt, daß die Regierung die Macht habe, auf ihre Exporten die Auflagen zu legen, die ihr anständen, sobald sie ihren Kolonien nicht die Freiheit nähmen, die der neuen Auflage unterworfnen Gegenstände selbst zu verfertigen; allein diese Ausflucht hat keinen Gehalt, und besonders bei einem Volke, welches sich bloß mit dem Agrikulturwesen beschäftiget, und unter der Nothwendigkeit steht, nur mit seinem Hauptlande zu handeln; weshalb es sich weder durch seiner eigenen Hände Arbeit, noch durch seinen auswärtigen Verkehr, die benöthigten Artikel, die man ihm so theuer verkaufte, anschaffen konnte. Es mochte eine Auflage in der alten oder neuen Welt bezahlen, so hat es gefühlt, daß die Worte nichts in der Sache selbst änderten, und daß seine Freiheit nicht weniger durch einer Abgabe von Waaren, die es nicht entbehren konnte, als durch eine Auflage auf Stempelpapier,

das man ihm nothwendig machte, angegriffen wurde. Die Abneigung, die es gegen diese neuen Auflagen zeigte, kam nicht von ihrer übermäßigen Last, indem diese nicht über 9 Gr. von jedem Kopfe betrugen; nicht aus Furcht seinen Wohlstand abnehmen zu sehen; denn die Ruhe und Sicherheit, welche aus den Ländern, die man Frankreich gezwungen hatte abzutreten, entsprang, die Vermehrung des Handels mit den Wilden; die Erweiterung der Wallfisch-, der Stockfisch-, der Seehunds- und Seewolfsfischereyen; das Recht Holz zu Kampesch zu fällen; die Erlangung verschiedener Zuckerinseln; leichtere Mittel zu einem Schleichhandel mit den Spanischen Besitzungen, denen man sich genähert hatte; so viele Wege Vermögen zu erwerben, waren ein überflüssiger Ersatz für diese geringe Masse von Einkünften, die die Regierung voraus abnehmen zu wollen schien. — Auch kam sie nicht von der Besorgniß, die wenigen Species, die im Umlauf blieben, aus den Kolonien heraus ziehen zu lassen; denn der Sold der 8400 Mann regulärer Truppen, die das Hauptland in Nordamerika unterhielt, mußte vielmehr Geld hineinbringen, als die Auflage herausschleppen konnte. Auch kam sie nicht aus Gleichgültigkeit gegen das Mutterland; denn die Kolonien, weit gefehlt, daß sie undankbar seyn sollten, hatten so viel Eifer in dem vorletzten Kriege für das Mutterland gezeigt, daß das Parlament billig genug war, um ihnen, unter dem Namen von Wiedererstattung oder Schadloshaltung, beträchtliche Summen auszahlen zu lassen. Endlich kam sie auch nicht aus einer Unwissenheit der Verpflichtung des Bürgers gegen den Staat, wenn schon die Kolonien nicht geglaubt hätten, zur Liquidation der Nationalschuld etwas beitragen zu brauchen; denn wenn sie gleich den größten Theil derselben veranlaßt hätten,

so wußten sie wohl, daß sie wegen der Kosten des Seewesens, wegen der Unterhaltung der Besitzungen in Afrika und Amerika, wegen aller auf ihre eigene Erhaltung und Flor sowohl, als des Hauptlandes gemeinschaftlich sich beziehenden Ausgaben zu einer Beisteuer verpflichtet waren. Dieses Alles war nur Ursache und Vorbereitung zu der bald nachher erfolgten Trennung vom Mutterlande; denn als im Jahre 1773 eine Abgabe von dem Thee, den die Einwohner der Provinzen der Ostindischen-Kompagnie in England abkauften, entrichtet werden sollte, so widersetzte man sich zu Boston und warf den dahin geschickten Thee ins Wasser. Hierauf beschloß das Parlament in London, Boston durch Sperrung des Hafens und des Handels zu strafen, und schickte den General Gage mit Truppen nach Massachusettsbey. Dieses veranlaßte eine schnelle Vereinigung aller Englischen Provinzen in Nordamerika, nur Canada, Neu-Schottland, und anfangs auch Georgien ausgenommen, die zu Philadelphia einen General-Congreß im Jahre 1774 niedersetzten. Im darauf folgenden Jahre begonnen die Englischen Truppen die Feindseligkeiten, und die Provinzen thaten dagegen Widerstand, und da nun auch Georgien den übrigen zwölfen beitrat, so nannten sie sich die Dreizehn vereinigten Nord-Amerikanischen Staaten oder Provinzen, und machten einen reichen Pflanzer in Virginien, Georg Washington zu ihrem Feldherrn. Jetzt wurden sie in England für Rebellen erklärt, und kündigten dafür im Jahre 1776 dem Großbrittannischen Reiche allen Gehorsam auf, und erklärten sich für unabhängig. Der weitere Erfolg gehört nun nicht hierher. Nach dieser für sie glücklichen Catastrophe fing die Schifffahrt an, sich mit allen befreundeten Nationen zu erheben, besonders aber mit den Franzosen, die sie zuerst, als eine un-

abhängige Macht anerkannten, und mit ihnen am 6ten Februar 1778 einen Freundschafts- und Handlungstraktat abschlossen. Die vereinigten Niederlande folgten bald diesem Beispiele im Jahre 1780, und so auch Preußen und die übrigen Staaten. Handelsverbindungen und Schifffahrt haben die vereinigten Staaten Nordamerikas fast mit allen Nationen angeknüpft. Schon in der Mitte des 17ten Jahrhunderts waren die unter dem Namen Neu-England begriffenen Provinzen, als Neuhampshire, Massachusett, Rhode-Island und Connecticut so eifrig mit der Schifffahrt und dem Handel beschäftiget, daß sie sich von den Fesseln der Schifffahrtsakte seit ihrer ersten Erscheinung loszureißen suchten, und die neuen Versuche Englands, sie zu erzwingen, wirkten so mächtig auf diese durch Schifffahrt und Handlung hauptsächlich aufblühende Kolonien, daß sie sich genöthiget sahen, eher mit England zu brechen, als jenen wichtigen Nahrungszweig sich verkürzen zu lassen. Selbst als Englands Gesetze noch ihrer Handlung und Schifffahrt Gränzen vorschrieben, war diese sehr ausgebildet. Zwischenhandel und Frachtfahrt machten von jeher die Hauptzweige derselben aus, und man nannte daher die Neu-Engländischen Seefahrer die Holländer von Amerika. Was sehr zur Beförderung ihrer Schifffahrt diente, war: daß fast alle Matrosen einigen Antheil an den Schiffen und deren Gewinn haben, so wie auch bei den Fischereyen die meisten unmittelbar mit interessirt sind. — Da der größte Theil des Handels mit eigenen Schiffen getrieben wird, so ist der Vortheil nicht geringe, worauf jedoch die Neu-Engländer bei ihrem beträchtlichen Handel nach dem Englischen Westindien, wegen der Brittischen Schifffahrtsgesetze, Verzicht thun mußten. Rhode-Island hat verhältnißmäßig die meiste Frachtfahrt und Zwischenhandel,

aber um so weniger Ausfuhr eigener Produkte. Im Jahre 1770 liefen in den Neu-Engländischen Häfen ein 804 größere Schiffe, und 2318 Jachten, zusammen von 118,523 Tonnen; die Zahl der auslaufenden Schiffe war 577, und die der Jachten 2450, beide überhaupt 131,400 Tonnen tragend. Der Schiffbau am Pascataquafluß ist besonders wichtig; vor dem Revolutionskriege wurden hier jährlich viele Schiffe für Englische Rechnung oder zum Verkauf dahin gebaut. Andere für Rechnung der Kaufleute im Lande gebauete Schiffe von 200 bis 300 Tonnen wurden nach Westindien, und von da nach England befrachtet, und dort verkauft, oder sie brachten auch eine Ladung Holz dahin, welche zugleich mit dem Schiffe daselbst ihre Käufer fand. Im Jahre 1774 bauete und versandte Neu-Hampshire 42 Seeschiffe, ohne die zur Küstenfahrt und Fischerey zu rechnen. So wurden zum Verkauf gebauet:

im Jahre	1769	16	größ.	Schiffe	29	Schal.	u.	Schoner
—	1770	27	—	—	20	—	—	—
—	1771	15	—	—	40	—	—	—

Die vorstehenden Schiffe hatten folgende Tonnenzahl. Die ersteren von 1769, 2452; die zweiten von 1770, 3581, und die dritten von 1771, 4991 Tonnen. Im Jahre 1790 war die Zahl der gebaueten größeren Schiffe 8; im Jahre 1791 aber 20. Der Preis ist gewöhnlich 11 bis 12 Dollar die Tonne für das Zimmerwerk, und höchstens 1/3 mehr für Eisenwerk ꝛc. Zu Portsmouth, dessen Schiffbauer im vorzüglichen Rufe stehen, lies England verschiedentlich Kriegsfregatten, und Amerika im Jahre 1782 ein Linienschiff zum Geschenk an den König von Frankreich bauen. Auch in den übrigen Orten am Pasquataqua und dessen Zweigen ist der Schiffbau sehr leb-

haft; ja selbst in einiger Entfernung vom Wasser baut man welche von 100 Tonnen und darüber, die im Winter auf großen Schlitten von Masten, mit Zügen von 200 Ochsen nach dem Flusse gebracht werden; andere werden 1½ Meile landeinwärts gezimmert, auseinander genommen, und so an die Werft gebracht, wo man sie ordentlich zusammensetzt und erbauet. Fischerschoner und Wallfischboote baut man besonders in einiger Entfernung von dem Flusse, wo mehr Holz ist. Aus New-Hampshire gingen jährlich vor der Revolution nur ein Paar Schiffe nach den Französischen und Holländischen Freihäfen in Westindien mit Nutzholz, Thee und Lebensmitteln. In dem Hafen Pascataqua oder Portsmouth mit den davon abhängigen zu Exeter, Dover ꝛc. liefen vom Jahre 1764 bis 1772 jährlich 104 bis 128 Seeschiffe ein, und 136 bis 199 aus, die Küstenfahrer und Fischer ungerechnet. Im Jahre 1748 wurde der entferntere Seehandel mit 13 Schiffen und 108 Schnauen und anderen Fahrzeugen, die zu Portsmouth! ausliefen, getrieben, der einlaufenden waren überhaupt 73; ungefähr 200 Schaluppen und Schoner waren damals im Küstenhandel beschäftiget. In den Jahren 1790 und 1791 liefen zu Portsmouth ein 34: Seeschiffe und Schnauen, 87 Brigantinen, 84 Schoner, 18 Schaluppen, überhaupt 223 Schiffe; dagegen liefen aus 43 Seeschiffe und Schnauen, 107 Brigantinen, 105 Schoner, und 22 Schaluppen, überhanpt 277 Schiffe und Fahrzeuge. Die meisten kamen aus dem Französischen Westindien, aus England und den Westindischen Inseln, aus Holland und seinen Kolonien, und aus Neuschottland. Der Küstenfahrer und der Stockfischfänger waren 50. Die ganze eingehende Tonnenzahl belief sich auf 24,448, und die auslaufende auf 31,097; wovon etwa 7/8 den vereinten Staaten ge-

hörten. Die Stadt besaß im Jahre 1791 83 Schiffe, wovon 7/8 über 100 Tonnen hielten. — In Massachusetts ist der Schiffbau schon zu Anfange des 18ten Jahrhunderts, und wohl noch früher, sehr ernstlich betrieben worden, nicht nur zum Bedürfniß ihrer eigenen Schifffahrt, sondern auch zum auswärtigen Verkauf. Im Jahre 1738 wurden schon zu Boston 41 größere Schiffe von 6324 Tonnen gebaut; im Jahre 1749 war aber die Zahl auf 15 von 2450 Tonnen gesunken; jedoch stieg zu gleicher Zeit der Schiffbau am Merrimak, so daß im ganzen das Gewerbe im Verfall gerieth. In neueren Zeiten wurden hier gebauet:

Im Jahre	1769	1770	1771
Dreimastige Schiffe	40	31	42
Jachten und Schoner	97	118	38
Tonnenzahl an beiden	8013	7274	7704

Wozu man aber, weil es nur die registrirte Tonnenzahl war, ein Drittheil hinzu rechnen muß, um die wahre zu finden. Unter diesen Schiffen wurden gewöhnlich einige 60 größere Schiffe für Rechnung der Engländer und Irländer gebauet, oder an sie mit Ladungen verkauft. Einige baute man auch zum Verkauf an die Holländer, Franzosen und Spanier; sehr oft ließen die Engländer daselbst Schiffe völlig segelfertig ausrüsten und sandten ihre Schiffer und Matrosen hin, um von da aus ihre Fahrten zu beginnen. Dieses einträgliche Gewerbe hat durch die Trennung von Großbrittannien ganz aufgehört. Wie groß die Wirkung auf diesen Zweig war, geht daraus hervor, daß auf dem Merrimak im Jahre 1772 an 90 Schiffe, im Jahre 1788 aber nur 3 gebauet wurden. In dem Kriege Englands mit den Franzosen in dem letzten Drittel des verwichenen Jahrhunderts wegen

der Amerikanischen Staaten, wurden Fregatten für Franzosen, ja selbst für die Königliche Seemacht gebauet; allein eine bald darauf erfolgte Französische Verordnung schränkte die Schifffahrt ihrer Nation auf die selbstgebaueten Schiffe ein, wodurch den Amerikanern auch die Aussicht zum Gewinn genommen wurde, so daß man nur für die eigene Schifffahrt des Staats bauete, welche jedoch durch Vermehrung der Fahrt so stark zugenommen hat, das Massachusetts im Jahre 1792 einen Schiffbau von 11,382 Tonnen gehabt hat. Man baut hier weit wohlfeiler, als in Europa, ja selbst wie in den übrigen Staaten. Die Flußschifffahrt ist in Massachusett oft nicht unbedeutend, obgleich sich, je mehr landeinwärts gefahren wird, Hindernisse finden, welche dieselbe hemmen, z. B. Wasserfälle, Felsen und Stromschnellen; diese treffen jedoch nur die minder bewohnten Gegenden; auch sind manche wohl nicht unüberwindlich; auch können inländische Kanäle manches abhelfen. An den Küsten werden in den gefährlichsten Gegenden Leuchthürme unterhalten. Das Lootsenwesen ist gut eingerichtet, und zu Ende des verwichenen Jahrhunderts waren 28 geschworne Lootsen für die Häfen von Boston, Glouceſter, Cap Ann, Salem ꝛc. angestellt. Auf jeden Fall ist die Schifffahrt dieses Staats oder vielmehr dieser Provinz wegen des beträchtlichen Zwischenhandels und der Frachtfahrt die ansehnlichste von den vereinigten Staaten Nordamerikas; auch sind die Massachusetter die vornehmsten Seefahrer in Nordamerika. Im Jahre 1770 liefen hier ein, mit Inbegriff vieler Brittischer Schiffe:

	Größere Schiffe.	Jachten.	Tonnenzahl von beiden.
Aus Großbrittannien und Irland	105	10	13,916
Aus den südlichen Ländern Europas und aus Afrika	49	31	6,213
Aus Westindien . .	83	276	19,917
Aus den Häfen von Nord-Amerika, den Bahamischen und Bermudischen Inseln . .	37	656	25,225
	274	973	65,271

In eben dem Jahre liefen aus:

Nach Großbrittannien und Irland . . .	98	5	13,778
Nach Süd-Europa und Afrika	43	31	5,419
Nach Westindien .	92	278	20,957
Nach Nord-Amerika	49	738	30,128
	282	1052	70,284

Im Jahre 1784 rechnete man die eigene Schifffahrt dieses Staats auf 59,881 Tonnen. Im Jahre 1787 beschäftigte aber seine ganze Ausfuhr folgende Schiffszahl:

	Tonnenzahl und Eigner derselben:				
	Massachusetts.		vereinigte Staaten.	Fremde	Mannschaft.
Nach den vereinigten Staaten	609	20,840	8443	171	2875
Nova Scotia	155	1,946	126	4624	633
Westindien .	552	38,842	105	2230	3570
Europa . .	135	12,219	120	3214	1190
Afrika und Ostindien . .	46	4,170	100		426

Im Jahr 1790 war der Schifffahrtszustand folgender:

Die der vereinigten Staaten	177,022	Tonnen.
England	19,343	—
Französische . . .	453	—
Dänische . . .	249	—
Holländische . . .	150	—
Irländische . . .	150	—
	179,368	
Amerikanische Kauffahrer	53,073	257,267 Tonnen.
Fischerfahrzeuge	24,826	

Die oben angeführten 179,368 Tonnen trugen an Tonnengeld ein 21,027 Doll. 98 C.

Im Jahre 1791 war die Tonnenzahl:

Der Amerikanischen Schiffe	172,08451/95
Der Fremden	24,13142/95
	196,216 Tonnen.

Das Tonnengeld betrug 22,405 Doll. 73 C.

Boston hat etwas über die Hälfte der Schiffahrt und des Handels der Republik, und diese Zweige erstrecken sich über die Staaten der alten und neuen Welt. Hier nun einige der Hauptörter, woher Schiffe kamen und hinfuhren: Alexandrien in Virginien, Amsterdam, Azorische Inseln, Bahama Inseln, Baltimore, Barbados, Barzelona, Bourdeaux, Bristol, Cadix, Calcutta, Cap François, Cap der guten Hoffnung, Cap verd, Cartagena, Cayenne, Charleston, Connecticut, Kopenhagen, Coruna, Cronstadt, Demerary, Dublin, Gothenburg, Grenada, Guadaloupe, Halifax, Hamburg, Havre de Grace,

Havana, Jamaika, Japan und Nordweſt Küſte von Amerika, Irland, Liſſabon, Liverpool, Livorno, London, Madeira, Malaga, Martinique, Maryland, New-Foundland, New-York, Nord-Carolina, Nova-Scotica, Oſtende, Oſtindien, Petersburg, Port au Prince, Rhode-Island, Rochelle, Rotterdam, Rouen, St. Bartholomäi, St. Chriſtopher, St. Croix, St. Domingue, St. Euſtatius, St. Jago, St. Malo, St. Martin, St. Nikolas, St. Pierre, St. Thomas, St. Sebaſtian, St. Vinzent, Senegal, Sidney, Sierra Leone, Surinam, Tenerife, Tabago, Trinidad, Virginien, Weſtindien (Engliſches, Franzöſiſches und Holländiſches) ꝛc. Ueberhaupt ſind aus dieſen Orten, und den hier nicht angeführten, 53 große Schiffe, 7 Schnauen, 158 Briggen, 108 Jachten und 20 Schoner, Summa 536 Seeſchiffe eingelaufen. Küſtenfahrer aus den vereinten Staaten kamen in 8 Monaten des Jahrs 1791 in Boſton ein: 2028, aus gingen aber nur 616 mit Ladungen. Im Jahre 1790 liefen in Boſton aus fremden Ländern ein: 60 Schiffe, 7 Schnauen, 195 Briggen, 170 Schoner und 59 Jachten, überhaupt 455 Seeſchiffe, ohne die Nordamerikaniſchen Küſtenfahrer, deren man damals auf 1200 rechnete. Im Jahre 1722 betrug die Schifffahrt von Boſton und Salem noch nicht mehr als 25,000 Tonnen; neun Jahre ſpäter rechnete man 40,000 Tonnen und über 600 Segel, welche dieſe Kolonie in ihren auswärtigen Küſtenhandel beſchäftigte. Wegen des wohlfeilen Bauens, Ausrüſtens und Bemannens der Schiffe, ſind die Maſſachuſetter zum Theil die Frachtfahrer für die ſüdlichen Staaten von Nordamerika geworden. Die Schifffahrt nach New-York iſt ziemlich lebhaft, die nach Philadelphia aber noch beträchtlicher; am ſtärkſten iſt die Schifffahrt nach Maryland und beſonders nach Virginien. Nächſt Virginien

werden die beiden Karolina am stärksten von hieraus befahren; nach Georgien gehen nur wenige Schiffe. Die Ausfuhr aus Massachusetts nach den vereinigten Staaten bestand im Jahr 1787 in 609 Schiffen von 29,454 Tonnen, welches jedoch nur die aus den Häfen dieser Republik dahin gehende Ausfuhr ist, nicht aber die, welche von Schiffern der Republik aus Westindien, Europa ꝛc. direkt nach den andern der vereinten Staaten gebracht worden. Nach den Holländischen Besitzungen in Amerika, besonders nach St. Eustatius, Demerary und Surinam, wo die Schifffahrt von Massachusetts aus gleichfalls sehr lebhaft ist, eben so nach dem Vorgebirge der guten Hoffnung, und nach den Inseln de France und Burbon; auch nach Ostindien und China fing die Schifffahrt an lebhaft zu werden; sie ward zum Theil in kleineren Schiffen, als die Ostindienfahrer gewöhnlich zu seyn pflegen, unternommen; auch haben seit 1787 einige Schiffe Fahrten nach der Nordwestküste von Afrika gethan, um Pelzwerk für den Chinesischen Handel einzutauschen. Die unmittelbare Schifffahrt nach Holland war nicht von Bedeutung und beschäftigte zu Ende des verwichenen Jahrhunderts nur 6 bis 8 Schiffen; nach Hamburg gingen in den Jahren 1790, 91 und 92 zusammen eilf Schiffe. Nach Dännemark gingen zu Ende des 18ten Jahrhunderts jährlich nur ein Paar Schiffe. Am gewinnreichsten ist für die Amerikaner die Schifffahrt nach den Spanischen Häfen, besonders nach Cadix, Malaga, St. Sebastian, Bilbao ꝛc. Nach den Italienischen Häfen wurde wegen der Unsicherheit vor den Seeräubern wenig gefahren. Nach Frankreich war die Schifffahrt vor der Revolution ziemlich beträchtlich, während derselben hatte sie aber dahin sehr abgenommen. Nach der Schifffahrt dieses Staates, welches der älteste von den vereinigten Provinzen Nordamerikas

ist, und desjenigen von New Hampshire kann man nun die Schifffahrt der übrigen im verwichenen Jahrhunderte beurtheilen, die, außer Pensylvanien, bei weitem nicht so ausgebreitet ist, da es hier zu weit führen würde, in das Detail jedes einzelnen Staats einzugehen. Von der Schifffahrt von Pensylvanien, besonders von der Hauptstadt desselben oder vielmehr des ganzen Nord-Amerikanischen Freistaates, Philadelphia, muß hier noch erwähnt werden, daß sie ausserordentlich bedeutend ist. Die Rheede von Philadelphia bildet einen schönen und geräumigen Hafen, der selbst für die größten Schiffe eine überflüssige Tiefe hat, und der schönen Kayen sind so viele, daß über 200 Schiffe Raum haben zu gleicher Zeit löschen zu können. Die Schifffahrt geht in den übrigen vereinten Staaten nach New-York, Virginien, Maryland und Süd-Karolina. Ferner geht die Schifffahrt nach den Spanischen Kolonien und in Europa nach England, Irland, Frankreich, hier besonders nach Bourdeaux, Nantes, Rochelle ꝛc.; Spanien, nach Cadix; den Niederlanden, nach Rotterdam, Amsterdam; Bremen, Hamburg ꝛc. ꝛc. Zu Ende des verwichenen Jahrhunderts war die Schifffahrt von Philadelphia nahe an 116,000 Tonnen stark. Im gegenwärtigen, 19ten Jahrhunderte, besonders nach dem Kriege der Franzosen in Europa in den Jahren 1813 — 1815, geht die Schifffahrt der Amerikaner nach allen Gegenden der Erde, wo Handel getrieben wird, vorzüglich nach Westindien, England, Frankreich, den Niederlanden, Spanien, China, nach welchem Reiche jährlich 40 bis 50 Schiffe gehen, ꝛc. Sie wird besonders durch den Schiffbau, die Landungsplätze, die vielen schiffbaren Flüsse, Kanäle, Leuchthürme ꝛc. sehr erleichtert; auch soll die Schifffahrt künftig nur auf Amerikani-

sche Seeleute beschränkt werden, durch welche Maßregel nicht nur allen künftigen Beschwerden von Seiten Englands über diesen Punkt vorgebeugt, sondern auch die Größe zur See dieses Staates befördert werden wird. Nach der Ein- und Ausfuhr der Nord-Amerikanischen Staaten vom 1sten October 1822 bis 1823 kann man ungefähr die Schifffahrt dieser Nation in dem gegenwärtigen Jahrhunderte berechnen. Eingeführt wurden an Waaren für 77,579,267 Dollar, wovon in Nationalschiffen aus England 23,646,861, aus Rußland 2,195,870, dem Brittischen Ostindien 3,265,961; Frankreich 4,340,270, Haiti 2,331,049; Cuba 6,697,902; Südamerika 4,477,322; China 6,511,425 Dollars; in fremden Schiffen wurde eingeführt für 6,067,726 Doll. Ausgeführt wurden dagegen an einheimischen Produkten in Amerikanischen Schiffen für 39,074,562; in fremden für 8,080,846 Doll.; fremde Produkte in Amerikanischen Schiffen für 26,241,004, in fremden für 1,302,618; die Gesammtausfuhr 74,699,630 Doll. Der Handel mit Calcutta befrachtete im Jahre 1821 13 Schiffe mit 4558 Tonnen; die Einfuhr betrug 28 3/4, die Ausfuhr 29 Lack. Die Ausfuhr vom September 182 3/4 betrug 75,986,657; 1,286,627 mehr, als im vorigen Jahre; worunter 50,649,500 für einheimische, und 25,337,157 Dollars für auswärtige Producte; die Einfuhr 80,549,007 Doll.; 75,265,054 Doll. in Amerikanischen, und 5,283,953 Doll. in fremden Schiffen, wovon für 25,337,157 Dollars wieder ausgeführt wurde. Im Jahre 1824 betrug die für den auswärtigen Handel gebrauchte Schiffstonnenzahl 1,490,322 Tonnen. In Boston sind im Jahre 1818 855 Schiffe angekommen und 574 abgesegelt. Die Rheederey wird mit 143,420 Tonnen betrieben. In New-York sind im Jahre 1824, 1364 Schiffe eingelaufen, nämlich 1278 unter Ame-

rikanischer, 2 unter Columbischer, 45 unter Brittischer, 5 unter Französischer, 4 unter Schwedischer, 3 unter Dänischer, 4 unter Niederländischer, 3 unter Hamburger, 2 unter Bremer, 1 unter Preußischer, 2 unter Brasilianischer, 5 unter Portugiesischer, 1 unter Spanischer, 1 unter Chilesischer, und 1 unter Mexicanischer Flagge, auf ihnen 5452 Passagiere. In demselben Jahre wurden 65 Schiffe mit einem Tonnengehalte von 15,831 Tonnen, worunter 17 Dampfschiffe, erbauet. Der Hafen ist durch die Forts Lafayette und Richmond gesichert. In Philadelphia kamen im Jahre 1810 1198 Schiffe an, und 1111 gingen ab; die Ausfuhr betrug 10,993,398 Dollars. In Baltimore liefen im Jahre 1815 1586 Schiffe ein, und 1603 aus. Im Jahre 1821 betrug die Tonnenzahl der Schiffe 68,674. Außer der Schifffahrt in den genannten Hauptstädten von Massachusett, New-York, Pensylvanien, Maryland, in dem gegenwärtigen Jahrhunderte, wird sie auch nicht gar unbedeutend in den übrigen Staaten betrieben, als in New-Hampshire, Maine, Rhode-Island, Connecticut, Vermont, New-Jersey, Delaware, Ohio, Indiana, Columbia, Virginia, Nord-Karolina, Süd-Karolina, Georgien, Tenessee, Kentucky, Florida, Luisiana, in der Hauptstadt dieses Staats, New-Orleans, sind im Jahre 1817 332 Schiffe und 513 Küstenfahrer angekommen, und 405 Schiffe und 501 Küstenfahrer ausgelaufen. Auf dem Missisippi sind 75 Dampfschiffe im Gange bis an die Wasserfälle am Ohio. Die meisten dieser Schiffe halten 90 — 160 Hamburger Schiffslasten, und die Passagierstuben sind für 50 Passagiere eingerichtet. Außerdem fahren viele kleine Dampfböte. Der Handel mit den an beiden Seiten des Stromes gewonnenen Produkten der 800 Pflanzungen, wird auf 200 Schiffen betrieben ꝛc. Nach dem zwischen England

und dem Freistaate von Nordamerika im July 1815 auf vier Jahre abgeschlossenen, im Jahre 1816 von beiden Häusern des Congresses bestätigten, und nach der am 26sten October 1818 zwischen England und dem Freistaate abgeschlossenen, und vom Präsidenten am 30sten Januar 1819 ratificirten Convention auf 10 Jahre verlängerten Handelsvertrage, ist zwischen den Unterthanen beider Regierungen völlig gleiche Behandlung festgesetzt, und unter andern sollen die Schiffe beider Länder in dem einen nicht mehr Zoll, noch andere Abgaben erlegen, als gegenseitig in dem andern gefordert werden; auch ist den Amerikanern der Handel nach den Ostindischen Häfen erlaubt, zu denen andere Nationen Zutritt haben, nämlich zu Calcutta, Madras, Bombei und den Prinz Wales Inseln, jedoch dürfen sie keine Küstenfahrt treiben, und zu der Zeit, wenn England Krieg führt, keine Kriegsbedürfnisse und Reis ausführen. Nach dem Handelstractate zwischen den vereinigten Staaten und Frankreich, vom 24sten Juni 1822, auf zwei Jahre, zahlen Nord-Amerikanische Produkte in Amerikanischen Schiffen in Frankreich eingeführt, höchstens 20 Fr. mehr für die Tonne, als in Französischen, Französische Produkte in dortigen Schiffen hier eingeführt, höchstens 3 Doll. 78 Cent. mehr, als in Amerikanischen; der höhere Zoll findet aber bei Durchgangs-Waaren nicht Statt. Auch zahlen Amerikanische Schiffe in Frankreich an Tonnen- und sonstigen Umgeldern höchstens 6 Prozent für die Tonne, und Französische hier höchstens 94 Cent. mehr, als andere ausländische Schiffe. Dieser gegenseitige Ueberzoll wird künftig nur von so viel Werth der Waaren entrichtet, wie mehr in einem Schiffe eingeführt wird, als es an Ausfuhrwaaren wieder zurücknimmt. Vom 1sten Januar 1824 an, zahlen alle Schiffe der Niederlande, Hamburgs, Lübecks, Bremens, Ol-

denburgs, Norwegens, Sardiniens und Rußlands gleiches Tonnengeld, wie die Schiffe der vereinigten Staaten, selbst wenn sie die eigenen Erzeugnisse und Fabrikwaaren einer jeden Nation einführen. Nach der Navigationsakte vom 1sten März 1817, sollen nach dem 1sten October d. J. fremde Waaren nur in Amerikanischen Schiffen oder in Schiffen des Landes eingeführt werden, wo die Waaren erzeugt oder verfertiget werden, oder von wo die Waaren zuerst verschifft werden können, oder gewöhnlich verschifft werden. Diese Verordnung gilt nur von den Staaten, wo ähnliche Gesetze bestehen. Jede Verletzung der Verordnung wird mit Wegnahme des Schiffs und der Ladung bestraft. Kein Schiff, das ganz oder zum Theil den Unterthanen einer fremden Macht gehört, darf die in einer Provinz der vereinigten Staaten gekauften Waaren in den anderen wieder verkaufen; jedes Schiff der vereinigten Staaten, das aus einer Provinz in die andere kommt, wenn nicht beide Provinzen zur See Nachbarn sind, oder das Schiff aus einem Fluß oder See, oder zwischen Longisland und Rhodeisland geht, bezahlt nach dem 30sten September 50 Prozent für die Tonne, wenn es Güter der einen Provinz in die andere führt, ausgenommen, wenn es Licenz hat, und 2/3 des Schiffsvolks aus Bürgern der vereinigten Staaten bestehen. Von jedem Schiffe aus den vereinigten Staaten, das aus einem fremden Hafen kommt, wird dasselbe Tonnengeld bezahlt, wie in dem Orte, woher das Schiff kommt; besteht aber die Hälfte des Schiffsvolks aus Amerikanern, so wird von der Tonne nur 6 Prozent entrichtet. Die Dampfschifffahrt ist in den vereinigten Staaten Amerikas zu Hause. Dampfdiligencen und Dampfböte findet man auf dem Hudson, Ohio, Missisippi ꝛc.; deren Erfinder der Amerikaner Robert Fulton

war. Das erste im Jahre 1807 bloß durch Dämpfe getriebene Boot, legte z. B. den Weg von New-York nach Albany oder 160 Englische Meilen, in 24 Stunden zurück. Im Januar des Jahres 1819 befuhren den Missisippi und die in ihn fließende Ströme 31 Dampfschiffe von 250 — 300 Tonnen, im Ganzen zu 3300 Tonnen; im Bau waren noch 30 von 5 — 700 Tonnen, im Ganzen zu 3710 Tonnen. An der Küste sind 85 Leuchthürme mit 871 Patentlampen, die 33,969 Gallons Spermacetithran verbrauchen.

Die Marine des Freistaats von Nordamerika zählte im Jahre 1824, 7 Linienschiffe von 74 Kanonen, 5 von 44, 3 von 36, 23, 24; 4 von 18, 1 von 14 und 5 von 12 Kanonen; 1 Dampffregatte, 4 kleine Dampffahrzeuge, 15 Barken und Schaluppen, welche die Räuberey zu steuren bestimmt sind; 27 Schiffe von verschiedener Größe und 14 Kanonierschaluppen, für den Dienst auf der See bestimmt. Der Seeetat im Frieden war 1822 auf 1 Admiral, 6 Kapitains, 8 Kommandeurs, 56 Lieutenants, 21 Wundärzte, 11 Unterwundärzte, 4 Zahlmeister, 4 Schiffsprediger und 38 Oberbootsleute festgesetzt. Die Bauart der Schiffe weicht immer mehr von der Englischen ab; so enthielt das neue Linienschiff Nordkarolina von 74 Kanonen 20 Tonnen Gehalt mehr, als das Englische Linienschiff Regent von 120 Kanonen.

Die Schifffahrt der Brittischen Nord-Amerikaner ist nicht unbedeutend. In New-Foundland, mit Labrador, den Inseln Anticosti, Magdalenen und Belleisle, ist die Schifffahrt zur Zeit des Fischfanges sehr beträchtlich; denn an dieser Fischerey nehmen, außer den Engländern, die 1813 1500 Schiffe mit 61,500 Tonnen damit beschäftigten, die 46,080,000 Fische, 19 Millionen an

Werth damit zurückbrachten, auch die Franzosen und der Nordamerikanische Freistaat Antheil. Erstere haben im Jahre 1818 von K. St. John um Norden herum bis zum Kap Race auf der Westseite mit 80 Schiffen 300,000 Centner zurückgebracht. Letzterer erhielt im Jahre 1813 von 539 Schiffen mit 19,185 Tonnen 500,000 Centner Fische. Im Gouvernement Prinz Eduard beschäftigte der Englische Handel im Jahre 1810 32 Fahrzeuge mit 5917 Tonnen. In Quebeck oder Brittisch Kanada clarirten im Jahre 1809 434 Schiffe mit 87,125 Tonnen, wovon 28 überwinterten. In allen Englischen Kolonien Nord-Amerikas waren 1933 Handelsschiffe zu 324,213 Tonnen ausgerüstet, davon kamen auf Kanada 661 Schiffe zu 143,893 Tonnen, darunter 26 im Lande selbst neu erbaute; auf Neubraunschweig 410 Schiffe zu 87,690 Tonnen; auf Neuschottland 51 Schiffe zu 10,763 Tonnen; Kap Breton 7 Schiffe zu 984 Tonnen; Prinz Eduards Insel 32 Schiffe zu 5917 Tonnen; New-Foundland 495 Schiffe zu 61,543 Tonnen. In neuester Zeit hat sich die Schifffahrt sehr vermindert, denn vom 1sten Januar bis 1sten Juli 1822 sind in Quebeck 282 Schiffe mit 77,092 Tonnen Ladung, und in derselben Zeit 1823 nur 191 Schiffe mit 46,407 Tonnen Ladung angelangt. Zur Beförderung des Pelzhandels und der Schifffahrt sind in Quebeck zwei Gesellschaften gestiftet, die Nordwestgesellschaft zu Montreal, und die Südwestgesellschaft zu Mischillimakinak. Die Nordwestgesellschaft dehnt nach Montgomery Tike ihren Handel und ihre Schifffahrt von dem Hudsonsmeere bis zu dem oberen See, den O. des rothen Flusses, Saskashawinfluß, Sklavensee ꝛc. aus. Diese Gesellschaft treibt die Schifffahrt mit dem Pelzhandel nach der Octroy vom Jahre 1813 von Montreal aus quer

durch Nord-Amerika bis zum Ausfluß der Columbia ins Südmeer, wo eine Handelsfaktorey angelegt worden ist; und auf dem Mittagsufer des Obersees ꝛc. hat diese Handelsgesellschaft mehrere Niederlassungen gegründet. In Unterkanada oder Quebeck beschäftigte der Handel im Jahre 1809, 629 Schiffe mit 9262 Matrosen, und 149,314 Tonnen Last. Oberkanada oder York hat Schifffahrt und mehrere sehr sichere Häfen. In dem Hafen der Iris-Insel überwintert die Königliche Flotte im Ontario. Der Fluß ist von seiner Mündung bis Queenstown für Schiffe von 60 bis 100 Tonnen schiffbar. Die Mündung des Flusses Big-Otter-Creek, der in Norwich entspringt, und allenthalben für Schiffe von 10 Tonnen Last fahrbar ist, bildet im See Erie einen Hafen, in welchem 500 Schiffe Platz finden. In den Gouvernements Neu-Schottland, Neu-Braunschweig und Kap Breton, beträgt die Tonnenlast der 328 Schiffe, nach Colquhoun, 42,222, die Bemannung 3280. Im Gouvernement New-Schottland liefen so viele Brittische Schiffe ein, daß die ganze Einfuhr an Zollabgaben betrug 383,855 Fl. Die Nord-Amerikaner brachten ihre Nationalprodukte auf 186 Fahrzeugen, die 16,410 Tonnen hielten, und mit 954 Matrosen bemannt waren; ausclarirt wurden 197 Nord-Amerikanische Segel mit 18,838 Tonnen und 1057 Matrosen. Die Hauptstadt Halifax hat einen vortrefflichen Hafen, die Bai Chebucto genannt, der 40 Kriegsschiffe und über 1000 Schiffe sicher aufnehmen kann. Seit dem Jahre 1818 ist dieselbe zu einem Freihafen erklärt worden. Das Gouvernement Kap Breton beschäftigte im Jahre 1820, 7 Fahrzeuge mit 918 Tonnen. New-Braunschweig hat einen Hafen am Lorenzbusen und Schifffahrt. Die Bermudas-Inseln (Somen- oder Teufels-Inseln) haben Schiffbau und

Schifffahrt. Neuwales am Houdsonsmeere, steht unter dem Englischen Gouvernement Quebeck, hat ein Etablissement der Houdsonsbeygesellschaft, die jährlich 2 größere und 1 kleineres Schiff, zusammen von 600 Tonnen an Werth, absendet.

Die Schifffahrt des Spanischen Nord-Amerikas beschränkt sich im Innern bloß auf die Küstenfahrt. In der Regenzeit fahren nämlich die Eingebornen häufig auf Kähnen durch die dann mit Wasser gefüllten Gebirgsschluchten auf einem Fluß in den andern, und schiffen so von einem Meere in das andere; allein im Jahre 1745 wurde jeder Versuch, diesen Verbindungsweg zugänglicher zu machen, mit dem Tode bedroht. Ueberhaupt geht aber die Schifffahrt der vereinigten Mexicanischen Staaten nach Ostindien und nach Europa, was darüber in früheren Zeiten schon gesagt worden, s. unter Schifffahrt der Spanier, Th. 143, S. 715 u. f. In den 15 Jahren 1796 — 1810 wurden für 138,512,396 Doll. Waaren eingeführt, und für 159,617,220 Doll. Waaren ausgeführt, woraus man sich leicht einen Begriff der Schifffahrt dieser Nation machen kann. Die Marine dieser Staaten zählte am 7ten Nov. 1823, 1 Brigantine, 4 Goeletten und 12 Kanonenböte.

Die Schifffahrt des ehemaligen Spanischen Südamerikas, als von Neu-Grenada, Peru, Rio de la Plata, Caracas, oder Venezuela und Chili, war und ist auch noch gegenwärtig nicht unbedeutend; s. auch unter Schifffahrt der Spanier, Th. 143, S. 715 u. f. In den Jahren 1795 bis 1801 klarirten Hunderte von Schiffen nach den einzig damals erbaueten Hafen von Guadeloupe, und dennoch liefen nicht 12 davon da ein, sondern in Jamaika, Carakao ꝛc. Die hohen Beamten waren selbst bei diesem einträglichen Handel interessirt,

und die Engländer gaben diesen Schiffen Freipässe, das Stück zu 18 Piaster. Der Staat Columbia hat einen wichtigen Handel, und ist daher auch von nicht geringer Schifffahrt. In Venezuela oder Caracas liefen im Jahre 1796 43 Schiffe ein, und 37 Schiffe aus nach Spanien. Die Maracaiber sind als geschickte Kaufleute und Seefahrer bekannt. Die Marine dieses Staats betrug im April 1825 1 Schiff von 38, 1 von 28, 1 von 23, 2 von 22, 1 von 14 Kanonen, und einige Goeletten.

Die Schifffahrt der Republik Peru, s. den oben erwähnten Theil der Encyklopädie unter Schifffahrt der Spanier. Die Schifffahrt geht von Lima aus über Bona Vista, Troxillo, Arequipa und Arica, die Marine bestand aus einer Fregatte, drei Corvetten und einem Schoner, mit 93 Kanonen. — Die Schifffahrt der Republik Chili, s. den erwähnten Theil der Encyklopädie, unter Schifffahrt der Spanier, ist in dem gegenwärtigen Jahrhunderte, besonders in dieser letzten Zeit auch nicht unbedeutend gewesen. Nach Lowe betrug die Brittische Ausfuhr nach Valparaiso im Jahre 1822 2,314,000 Pfund Sterl. Die Marine zählt ein Schiff von 42 Kanonen, 1 von 36 Kanonen und 22 geringere Fahrzeuge. — Die Schifffahrt der vereinigten Staaten im Laplatastrome, sonst das Vice-Königreich Rio de la Plata, muß sehr bedeutend seyn, welches wenigstens der Handel anzeigt; denn nach einem Durchschnitte von fünf Jahren, nämlich von 1796—1800 betrug, jährlich die Einfuhr aus Spanien 2,545,384 Piaster, und aus den Spanisch Amerikanischen Kolonien, Havana und Lima, und aus Afrika 313,417 Piaster: Summa 2,920,910 Piaster. Die Ausfuhr betrug nach Spanien 4,606,557 Piaster, und nach den Kolonien Havana und Lima 94,017. In dem

Handelsvertrage mit England vom Jahre 1825 ist gegenseitige Handelsfreiheit festgesetzt worden; jeder Theil bewilliget dem andern die Vortheile, deren die begünstigten Völker theilhaftig sind ꝛc. Ihre Marine besteht aus 29 bewaffneten Fahrzeugen. Aus Buenos Ayros, der Hauptstadt von Rio de la Plata, gingen im Jahre 1821 304 Schiffe ab, wovon 167 Brittische waren; im Jahre 1823 liefen 340 fremde Schiffe ein. Im Jahre 1822 betrug die Zolleinnahme 1,900,000 Doll.; in demselben Jahre betrug die ganze Einfuhr 11,267,622 Doll., nämlich von England in 123 Schiffen 5,730,952, Nordamerika in 71 Schiffen 1,368,277; Brasilien in 64 Schiffen 1,418,768; Gibraltar Spanien und Sicilien 848,363, Frankreich in 19 Schiffen 820,109; Deutschland, die Niederlande ꝛc. in 6 Schiffen 552,187; China 165,267; Havana 248,025; Chilli und Peru 115,674 Doll.

Die Schifffahrt der Brasilianer, s. auch Th. 143, unter Schifffahrt der Portugiesen. Bisher ward die Schifffahrt der Portugiesen durch Flotten betrieben, die nach der Allerheiligen-Bay und Rio de Janeiro segelten; jedoch ward durch die auf St. Catharina und Rio de Janeiro gelandeten Südsee- und Ostindienfahrer beträchtlicher Schleichhandel getrieben. Bisher beschäftigte der Handel nach Lissabon und Oporto ungefähr 50 große Schiffe, der Handel nach der Südküste, nach Rio Grande, der sich 32 Grad S. B. ins Meer ergießt, 40 Schiffe, jedes von 250 Tonnen, die volle zwei Jahre zu der Hin- und Herreise gebrauchen. Die Schifffahrt auf den inländischen Gewässern und nach den angränzenden Ländern wird auf 800 großen Böten und Schmacken betrieben. Die Hafen Bahia, Rio de Janeiro, Pernambuko, Para, Maranheo, Paraiba und Santos sind fast allein für die Schifffahrt der Ausländer bestimmt. Nach der Verordnung vom

28sten Januar 1808 ist es den Schiffen aller Nationen erlaubt in Brasiliens Häfen einzulaufen, und der Zoll der Waaren ist auf 24 Prozent des Werths gesetzt worden; jedoch zahlen nach dem Gesetze vom 28sten April 1809 Urstoffe für die inländischen Fabriken keinen Zoll, die zum Schiffbau nöthigen Gegenstände die Hälfte des gewöhnlichen Zolls, und die zu Makao erbauten und Portugiesischen Kaufleuten dieser Stadt gehörigen Schiffe sind nach der Bestimmung vom 13ten Mai 1810 auch keinen Zoll unterworfen. Nach dem Dekrete vom 20sten December 1822 bezahlen alle fremde, auch Portugiesische Einfuhren 24 Prozent; nur England giebt nach dem Vertrage vom 19ten Februar 1810, der aber am 10ten Februar 1825 zu Ende ging, nur 15 Prozent. Seit dem März 1808, wo die Häfen Brasiliens den fremden Seefahrenden Nationen geöffnet sind, bis zum Juli 1809 sind allein in Rio de Janeiro eingelaufen 109 Englische, 35 Amerikanische, 4 Schwedische, und 97 Spanische Handelsschiffe. Vom 1sten Juli 1809 bis letzten April 1810 liefen eben daselbst ein 618 Portugiesische, wovon 557 Küstenfahrer, 121 Englische, 33 Amerikanische, 12 Spanische, 4 Schwedische, 1 Bremer, und 1 Französisches. Schon im Jahre 1810 betrug die Ausfuhr nach Portugal, 120 Millionen Franken. Nach dem Handelstractate zwischen Brasilien und Oesterreich vom Jahre 1816, ist den Oesterreichischen Fabrikaten ganz zollfreie Einfuhr in Brasilien verstattet, und 1817 ging das erste Schiff mit 200 Schifftonnen Oesterreichischer Fabrikate von Triest nach Brasilien ab. Da aber Brasilien ganz mit Englischen Produkten überschwemmt, und keine Hoffnung ist, den Oesterreichischen Produkten Absatz in Brasilien zu verschaffen, so ward das Project einer direkten Handelsverbindung zwischen Oesterreich und Brasilien

1818 vor der Hand beseitiget. — In Pernambuko kamen im Jahre 1823 343 Schiffe an, und 323 segelten wieder ab. Die Einfuhr betrug in demselben Jahre 2,458,506,570, und die Ausfuhr 3,005,980,860 Rees. — In Bahia kamen im Jahre 1816 416 Portugiesische und 515 fremde Schiffe an, und 343 Portugiesische und 431 fremde Schiffe liefen wieder aus. Die Einfuhren an verschiedenen Droguery-Waaren, Gold, Zucker, Tabak, Brasilienholz ꝛc. belief sich auf 6,156,305,270 Rees, die Ausfuhr dagegen auf 9,084,961,160 Rees. Auf dem Werft kann nur 1 Linienschiff auf einmal gebauet werden, und man bringt 4 Jahre beim Bau eines Schiffes von 74 Kanonen zu. — In Rio de Janeiro sind im Jahre 1822 1668 Schiffe eingelaufen, nämlich 2 Deutsche, 101 Amerikanische, 215 Englische, 6 von Buenos-Ayres, 1184 Brasilianische, 3 Dänische, 56 Französische, 3 Hamburgische, 15 Niederländische, 50 Portugiesische, 8 Russische, 5 Sardinische, und 20 Schwedische; dagegen sind ausgelaufen 1640 Schiffe. Die Einfuhr betrug im Jahre 1823 von Englischen Waaren 9,900,000,000 Rees, oder 23,760,000 Fl. Rheinl., und von allen andern Ländern, 1,687,000,000 Rees, oder 4,048,000 Fl. Rheinl. Auch in Rio Grande und San Paula war die Schifffahrt gleichfalls nicht unbedeutend.

Die Schifffahrt der Perser, s. auch Th. 143, S. 514. u. f. ist in neuerer Zeit ganz unbedeutend, weil der Handel bei ihnen in den Händen der Armenier, Banjanen und Europäer ist, und es ihnen zum Schiffbau an dem dazu nöthigen Holze fehlt. Fremde Schiffe holen ihre Produkte auf dem Kaspischen und Indischen Meere ab, und führen ihnen ausländische zu. Die Schifffahrt geht nach Arabien, Rußland und Europa.

Die Schifffahrt der Araber ist in neuer Zeit eben so unbedeutend, als die der Perser, ihre Exporten werden von Aegyptischen, Indischen und Europäischen, besonders Brittischen, Schiffen von den Seestädten Maskat, Mocha und Dschidda, abgeholt.

Die Schiffahrt der Ostindier ist nicht unbedeutend und schon größtentheils unter der Schifffart der Engländer, Niederländer Franzosen ꝛc. angeführt, s. Th. 143, weil ein großer Theil Ostindiens in den Händen der Europäer, und besonders in denen der genannten Nationen ist. Die Schifffahrt geht nach Persien, Arabien und Afrika, auch nach Turkestan, Pegu, Tibet, Rußland, China ꝛc. Unter den Europäischen Seehandelsnationen nehmen besonders die Britten an dem Handel Ostindiens Theil; vom 1sten Juni 1799 bis letzten Mai 1800 betrug der Verkauf Ostindischer Waaren in London 10,160,610 Pfd. Sterling mit Inbegriff der Waaren aus China. Die Niederländer ums Jahr 1790 mit 30 bis 33 Schiffen und einem jährlichen Gewinn von 12,700,000 Gl., davon haben die gewöhnlichen Ausgaben in Ostindien 9,300,000 Gl., in Europa 1 1/2 Mill. Gl., die Dividende 1,665,000 Gl. betragen; die Franzosen, welche vom Jahre 1771 bis 78 zu l'Orient für 149 Mill. Liv. Indischer Waaren verkauften. Ferner nahmen an diesem Handel Theil, die Dänen, Schweden, Spanier und Portugiesen; auch die Amerikaner, Araber ꝛc. nehmen daran Theil. Von Europa sollen dagegen auf Europäischen Schiffen nach Ostindien 1 1/2 Million Pfd. Sterl. edle Metalle gehen. Nach Le Goux de Flaix belief sich die Summe der aus Europa importirten Waaren auf 146 Mill. Fr., wozu Frankreich von 1734—60 mit ungefähr 54 Mill. Fr. concurrirte. Die Ostindisch-Bengalischen Häfen führten im Januar 1819 seewärts nach Europa und Amerika aus: Baumwolle

in 5894 Ball. zu 300 Pfd., 789 Tonnen Zucker, 50,576 Landesfässer, 18511/2 Tonnen; Indigo 16, 447 Factoreyfässer, 5431/2 Tonne; Salpeter 8995 Factoreyfässer, 297 Tonnen; Pfeffer 9446 Landesfässer, 347 Tonnen 12 Ctr. Schiffslast. Hiernach wird man sich einen Begriff von der Schifffahrt dieses Landes machen können. In dem Brittischen Ostindien betrug die Zahl der großen Schiffe 104 von 90,272 Tonnen, und mit 7000 Matrosen bemannt; von diesen Schiffen können die von 1200, wie Linienschiffe, die von 800 wie Fregatten, und die von 300 wie Briggs bewaffnet werden. Zum Dienst der Kompagnie liefen auf der Themse von 1770—1812 224 neue Schiffe von 202,611 Tonnen vom Stapel. In den zunächst der Brittisch-Ostindischen Gesellschaft ertheilten Privilegien ward festgesetzt, daß jeder Brittische Unterthan unter Genehmigung der Kompagnie-Directoren frei nach Ostindien handeln kann; sollte jene Genehmigung verweigert werden, so hat der Controllenrath die Frage zu entscheiden. Nur der Handel nach China bleibt ausschließlich in den Händen der Gesellschaft. Seitdem der Handel nicht mehr allein von den Schiffen der Gesellschaft betrieben wird, hat er sich, so wie die Schifffahrt dahin, sehr ausgebreitet; denn bis zum Jahre 1814 bedurfte er, außer den Gesellschaftsschiffen, nur 30 Schiffe mit 20,000 Tonnen; 1814/22 sind in der Regel 82 Schiffe mit 42,000 Tonnen abgegangen. Im Jahre 1819 betrug die Einfuhr in Waaren und Geld, 28,105,564 Rupien; 1822 ungefähr 1 Crore, da die Gesellschaft in diesem Jahre ihre Schiffe doppelt befrachtet hatte. Vom Jahre 1814 bis 1821 sind auf Privatschiffen für 108,305,343 Rupien aus Calcutta ausgeführt worden. Nach dem Octroy vom 1sten April 1814 ist das Monopol der Kompagnie auf den Handel nach China und den Theehandel beschränkt; jedoch

müssen die Personen, um jenseits des Vorgebirges der guten Hoffnung Schifffahrt und Handel treiben zu können, sich mit einer Erlaubniß der Gesellschaft versehen, und sich einigen andern Förmlichkeiten unterwerfen. In schwierigen Fällen entscheidet die Octroycommission, welche die Regierung in Rücksicht auf Ostindiens Verwaltung zu Vorgesetzten der Kompagnie-Directoren bestellt hat. Sie wacht über die Anwendung der öffentlichen Einkünfte und selbst über die Handelsvortheile, und nur mit ihrer Einwilligung ernennt die Kompagnie Beamte. Seit dem 14ten April 1815, wo der Handel nach Ostindien Privatpersonen bis zum 1sten August 1816 erlaubt wurde, sind 189 Licenzen zu diesem Handel ertheilt worden. Durch die Parlaments-Akte vom 21sten Juli 1813 über die Erneuerung der Octroy der Kompagnie hat der Privathandel der Engländer mit Ostindien einen hohen Grad von Freiheit erlangt; er ist nicht mehr an den Hafen von London, nicht an die Auctionen und Packräume der Kompagnie und deren Kürzungen und Abgaben gebunden — bloß mit Ausnahme der Beschränkung von den nicht zur Ausfuhr eingeführten Waaren von Seide, Baumwolle und Haaren — nicht an die Zeit oder Fracht und andere Bedingungen der Kompagnie-Verschiffungen. Da der Handel und die Schifffahrt frei ist, so haben die Directoren der Ostindischen Gesellschaft im Jahre 1814, wegen der den Kapitainen und der Schiffsmannschaft der Schiffe von 800 Tonnen zu verstattenden Erlaubniß, eine Quantität Waaren für ihre Rechnung mitzunehmen, und einen gewissen Raum im Schiffe dazu zu benutzen, bestimmt, daß hinwärts jeder Kapitain 56 Tonnen mitnehmen kann, der erste Bootsmann 8 ꝛc.; bei Schiffen unter 800 Tonnen Last sind dem Kapitain nur 30 Tonnen verwilliget. Der jährliche reine Gewinn des Verkehrs mit Ostindien ꝛc. beträgt

4 Mill. Pfd. St. Wie stark ungefähr die Schifffahrt der mit dem Brittischen Ostindien handelnden Nationen ist, wird man aus den Importen ersehen können. Der ganze Handel zwischen Bengalen und Großbrittanien betrug 6 Millionen Pfd. St., welches sich jedoch nur auf die Einfuhr bezieht, da die Einfuhr Englischer Fabrikwaaren an 2 Millionen, und mithin der ganze Verkehr 8 Millionen beträgt. Frankreich schickt für 40,000 Pfd. St. Waaren dahin, und holt für 250,000 Pfd. Landesprodukte. Dännemark schickt jährlich für 10,000 Pfd. Erzeugnisse hin, und holt für 50,000 Pfd. ab. Portugals Versendungen betragen kaum 10,000 Pfund, und seine Einkünfte im Durchschnitt 200,000 Pfd. Von den vereinigten Staaten gehen für 20,000 Pfd. Produkte nach Bengalen, und sie holen für 400,000 Pfd. St. Brasiliens Schifffahrt und Handel mit Bengalen ist im Abnehmen. Das Vorgebirge der guten Hoffnung schickt jährlich für 10,000 Pfd. nach Bengalen, und empfängt wieder für 50,000 Pfd. Der Verkehr mit dem Arabischen und Persischen Meerbusen und Bengalen beläuft sich auf 700,000 Pfd., Ein- und Ausfuhr zusammen. Der Verkehr mit den Maldiven 20,000 Pfd., Aus- und Einfuhr jedes zur Hälfte; mit Ceylon Einfuhr 10,000, Ausfuhr 20,000 Pfd.; Bombay Einfuhr 110,000, Ausfuhr 320,000 Pfd.; Madras Einfuhr 80,000, Ausfuhr 105,000 Pfd.; Sumatra Einfuhr 25,000, Ausfuhr 60,000; Penang und Singapore Einfuhr 80,000, Ausfuhr 260,000; China Einfuhr 420,000, Ausfuhr 1½ Million; Philippinen Einfuhr 10,000, Ausfuhr 40,000; Pegu Einfuhr 20,000 Pfd., Ausfuhr eben so viel; Neusüdwales Einfuhr 5,000, Ausfuhr 30,000 Pfd. Daher die Einfuhr 770,000 und die Ausfuhr 2,365,000 Pfd. St. Der ganze Verkehr Bengalens mit allen Ländern der Erde 13½ Million Pfd. St. Zu Calcutta der Haupt-

stadt Bengalens kommen jährlich über 2000 Schiffe aus allen Erdtheilen an; auch wird daselbst ein wichtiger Schiffbau, auch für Brittische Kriegsschiffe, getrieben. Zu Nagore liefen 1811, 1223 Schiffe ein und 1798 wieder aus; in Mazulipatam am Meerbusen von Bengalen liefen im Jahre 1812, 755 Schiffe ein und 727 aus; im gedachten Jahre liefen in Narsipur 131 Schiffe ein, und 235 aus; auch wird daselbst Schiffbau getrieben; in Vizagapatam 233 Schiffe ein, und 305 aus; in Mangalor an einem Hafen des Meers 943 Schiffe ein, und 882 aus ꝛc. Die Marine im Brittischen Ostindien beträgt 14 Schiffe von verschiedenem Range, ihre Station ist Bombay, besonders wegen der Arabischen Seeräuber.

Die Schifffahrt der Portugiesischen Besitzungen in Ostindien; s. auch unter Schifffahrt der Portugiesen, Th. 143, ist seit dem Jahre 1812 sehr gestiegen, und 24 große Schiffe beschäftigen sich mit dem Handel dieser Besitzung. — Die Schifffahrt der Dänischen Besitzungen in Ostindien; s. auch oben, unter Schiffahrt der Dänen, ist sehr lebhaft, besonders von Tranquebar aus.

Die Schifffahrt der Hinterindier ist nicht unbedeutend, so wie ihr Schiffbau, womit sich besonders die Birmanen beschäftigen, welche Schiffe von jeder Größe für die Engländer in Indien bauen, und diese Kunst von den Niederländern erlernt haben. Die meisten Handelsgeschäfte dieser Völker, also auch die Schifffahrt, befindet sich in den Händen der Chineser, Malaien, Armenier und Europäer. Die Marine der Birmanen auf dem Irawaddy beträgt ungefähr 500 Böte, die 80 bis 100 Fuß lang und selten über 8 Fuß breit sind, darauf befinden sich an 80 Ruderer, und jeder ist mit Schwerd und Speer bewaffnet; außerdem befinden sich noch darauf

30 mit Flinten bewaffnete Männer, und auf dem festen Vordertheile steht eine Kanone. Auf Malaka oder Malaya liefen in den tief ins Innere sich hineinziehenden Meerbusen der Stadt Singapore oder Sinkopur im Königreiche Johor oder Sohor, im Jahre 1823 208 Schiffe aus, 47 nach Hindostan, 48 nach China, 42 nach Malaka und Pinang und 9 nach England, 4 nach Manilla, 3 nach Siam, 16 nach Borneo, 29 nach Java, 4 nach Tingam, 6 nach Sumatra, und 1 nach Neusüdwales. Dagegen kamen aus Canton und der Provinz Fo-kien 6 Junken mit voller Ladung von 3000 Tonnen an; eben so betrug der directe Handel mit Siam an 11,000 und mit Cochinchina 4,000 Tonnen, der ganze Umsatz überhaupt 100,000 Tonnen. Der sich ins Innere der Stadt hineinziehende Meerbusen ist bei der Mündung 300 Fuß breit, und kann Schiffe von 260 Tonnen aufnehmen. Im Jahre 1822 beschäftigte der Handel daselbst 130,629 Tonnenschiffe, und der Werth der Aus- und Einfuhr belief sich auf 8,568,172 Spanische Thaler.

Die Schifffahrt der Anamer oder des Kaiserthums Anam in Hinterindien, welches die Provinzen Tunkin, Cochinchina, Binh-Tuam, Camboja, Lao und Lac-tho umfaßt, ist unbedeutend; denn obgleich die Einwohner Schiffbau treiben, so bleiben sie doch nur an der Küste, auch ist der einzige gute Hafen in der Bay von Han oder Turon in Ober-Cochinchina. Im Jahre 1823 hat die Regierung ihre den Ausländern bisher stets geschlossenen bedeutensten Häfen gegen sehr mäßige Zollabgaben den Europäischen Schiffen geöffnet. Die Schifffahrt im Innern auf den Flüssen ist nicht unbedeutend, weil man zur Fortschaffung der Waaren und zum Reisen den Weg zu Wasser vorzieht, weil Straßen im Innern des Landes durchgängig fehlen. Die Marine ist 200 Galeeren — einige mit 40 Kanonen

— und 25 Fregatten von 10 Kanonen stark, und mit 30,000 Seeleuten besetzt, welche sich furchtbarer Brandraketen bedienen sollen. Die Insel Son oder Buon Saima mit einem Hafen, ist die Station der Kaiserlichen Schiffe. Zu Camboja ist ein bedeutender Handel, also auch Schifffahrt, und zu Saïgun an der Turonbai ist das Seearsenal mit 150 Galeeren mit 4 — 12 und 16pfündern.

Die Schifffahrt der Ostindischen Inseln ist wegen ihrer reichhaltigen Produkte nicht unbedeutend. So treibt die Insel Ceylon einen bedeutenden Handel mit England, dem sie angehört; allein sie bringt diesem Reiche nichts ein, sondern dasselbe kostet weit mehr, so betrugen die Einkünfte im Jahre 1815, 640,444, und die Ausgaben 647,848 Pfd. St.; im Jahre 1817 kostete die Insel 72,000 Pfd. St. mehr, als sie einbrachte. Im Jahre 1802 klarirten 629 kleine Fahrzeuge. In dem Hafen zu Punto Gale werden alle nach Europa gehende Schiffe befrachtet. In dem Hafen von Trinkomale oder Trinkonomale, am Ausflusse des Mavelagonga, können über 100 große Schiffe zu allen Jahreszeiten sicher vor Anker liegen. Er ist der Hauptsammelplatz der Englischen Escadren in Indien. — Die Schifffahrt der Javaner beschäftiget 80 Schiffe mit 14,111 Tonnen. Die Produkte des Ostindischen Archipels, die auf Niederländischen oder inländischen Schiffen in Java oder Madura eingeführt werden, sind durch eine Verfügung des Generalgouvernements vom Jahre 1822 von allen Eingangsgebühren befreiet. Zur Beförderung des Handels und der Schifffahrt wurde im August 1823 beschlossen, daß vom 1sten September des gedachten Jahres an, von allen in Europa verfertigten Woll- und Kattunwaaren, die aus einem Hafen östlich vom Vorgebirge der guten Hoffnung kommen, eine Abgabe von 15 Pro-

zent, wenn sie in Niederländischen Schiffen sind, und von 20 Prozent, wenn sie in fremden Schiffen geladen sind, erlegt werden soll; auch soll der mit fremden Schiffen nicht nach den Niederlanden ausgeführte Kaffee vom 1sten August an 5 Fl. Ausgangszoll pr. Picol bezahlen. In Batavia, welches viele schiffbare Kanäle besitzt, kamen im Jahre 1816, 937 Schiffe an, worunter 418 Portugiesische. In der Rheede viele Inseln, worunter Omrust mit wichtigen Schiffswerften für Schiffe von 4 bis 700 Tonnen. — Die Schifffahrt und der Handel der Einwohner von Borneo leidet sehr durch die Seeräuber, die aus den Häfen von Lingin, Rio, Billiton, Pangeram, Anam, Borneo, Tempasuk, Passir, Soulon ꝛc. auslaufen, und alle Seestriche und die ganzen Umgegenden angreifen. Die den Europäern offen stehende Häfen sind nur Banjermassing, Pontianak, Monapawa und Sambas. — Die Schifffahrt der Makassarer oder der Einwohner der Insel Celebes wird stark betrieben, besonders sind die Einwohner kühne und leidenschaftliche Schifffahrer und zum Handel sehr geneigt. — Die Schifffahrt der Suluh- oder Soolooinseln besteht in Seeräuberei, und die Handelsschifffahrt wird mit den Chinesen und benachbarten Spanischen Insulanern getrieben. — Die Schifffahrt der Philippinschen oder Manillischen Inseln geschah früher hauptsächlich durch die Spanier. Der Hauptverkehr geschah durch das Manillaschiff, welches jährlich von Manilla nach Acapulco segelte; auch fahren jährlich einige Küstenfahrer nach China. Das Kapital der Kompagnie dieser Inseln beträgt 12 Millionen Piaster, und ist in 50,000 Aktien zu 240 Piaster getheilt, und ihre Dauer auf 22 Jahre versichert. Der König hat davon 2/3. Die Schifffahrt und der Handel ist bedeutend nach Ostindien, China,

Japan, Mexico, ehemals mit einer Gallione von 1200 Tonnen; allein sie leidet sehr durch die Seeräuberey der Malaien, besonders der Suluher und Magindanaer, die nicht allein auf alle Handelsschiffe im Meere von Mindoro Jagd machen, sondern auch an den Küsten landen, die Dörfer überfallen, und Menschen und Gut wegschleppen. Auch ist der Schleichhandel sehr groß, da der ehrliche Handel mit den Landesprodukten, die Alcavala (5 Prozent Ausfuhr, und eben so viel Verkaufsabgaben) und die verbotene Waareneinfuhr nicht ertragen kann. Die Marine besteht aus 1 Fregatte, 1 Kanonierschaluppe und einigen kleinen Fahrzeugen und Kanonenböten; sie dient zur Beschützung der Inseln gegen die Ueberfälle der Malaien; allein sie verursacht dem schrecklichen Feinde nicht viel Furcht.

Die Schifffahrt der Chinesen. Die Chinesen beschäftigten sich schon früh mit der Handlung und Schifffahrt; allein ihre Schifffahrt war größtentheils nur Küstenfahrt; da überhaupt der größte Handel bei ihnen nur zwischen den Provinzen selbst geschieht, wozu die vielen Kanäle eine vortreffliche Erleichterung darbieten; denn alle Kanäle stehen mit einander in Verbindung, und man kann das Land von einem Ende zum andern durchschiffen. Der wichtigste dieser Kanäle ist der Yunlyang oder der Kaiserliche Kanal, der von Kanton nach Pekin, 500 Stunden, führt, und größtentheils mit Quadersteinen gefüttert ist. Die Schifffahrt nach Aussen wird von den Chinesen nur nach Japan und Indien getrieben. Da die Chinesischen Fahrzeuge keine weiten Fahrten unternehmen können, obgleich die Chinesen den Kompaß früher gehabt haben sollen, als die Europäer. Zu dieser Schifffahrt gebrauchen die Chinesen in den Provinzen Kanton (mit Einschuß der Insel Hainan) Fokien, Tchekiang und Kianan an

297 Junken mit 90 — 100,000 Tonnen, bei denen an 20,000 Mann beschäftiget sind. Von denen zur See handelnden Nationen schiffen Engländer, Niederländer, Franzosen, Dänen und Schweden, und die Einwohner der vereinigten Staaten von Nord-Amerika nach China. Alle die genannten Nationen fahren nach Kanton; denn die Häfen Emouy und Ningpo dienen, jener nur zum Handel mit den Philippinen und Likeoinseln, dieser nur zum Handel nach Japan und Korea. Nach Krusenstern hat sich der Europäische Handel und die Schifffahrt nach China seit dem Ende des verwichenen Jahrhunderts wesentlich verändert. Vor der Französischen Revolution, schifften, mit Ausnahme der Russen, alle Nationen dahin, jetzt aber nur Engländer und Amerikaner. Die Holländische Schifffahrt nach China, welche ehemals ziemlich bedeutend war, ist jetzt beinahe ganz eingegangen; denn seit dem Jahre 1795 kam kein Schiff dieser Nation nach Kanton; dasselbe ist jetzt auch mit der Französischen und Spanischen Schifffahrt der Fall. Bei den wesentlichen Vortheilen, welche der Besitz von Makao den Portugiesen gewährt, sollte man den Handel und die Schifffahrt dieser Nation für blühend halten; allein dies war nie, und jetzt weniger, als jemals der Fall, da kaum 2 bis 3 Schiffe von da aus jährlich nach Europa abgehen. Von Schweden kamen früher immer 2 bis 3 Schiffe jährlich nach Kanton, welches aber nicht mehr geschehen wird, da die Kompagnie in Gothenburg aufgehört hat. Man gewahrt daher, daß nur gegenwärtig die Schifffahrt und der Handel der Engländer und der Amerikaner nach China von Bedeutung ist. Besonders nimmt der Amerikanische Handel jährlich zu; ihre Schiffe, kleiner, als die aller übrigen nach Kanton handelnden Nationen, binden sich an keine Jahreszeit, und es vergeht kein Monat, wo nicht Ame-

rikanische Schiffe dort ankommen oder abgehen. Die meisten kommen von der Amerikanischen Nordwest-Küste, und bringen Pelzwerk mit, eine Waare, die, wenn auch in neueren Zeiten etwas im Preise gefallen, in China doch noch immer einen eben so sicheren Abgang, als Baumwolle, Zinn und Opium findet. In der Schnelligkeit, mit der die Amerikaner diese Reise machen, kömmt ihnen keine andere Nation gleich. Während des dortigen Aufenthalts der Nadeshda, an deren Bord sich Krusenstern befand, kam das Amerikanische Schiff Fanny in Kanton an, was in der kurzen Zeit von 12 Monaten von Kanton nach Philadelphia', von da nach Lissabon, und von Lissabon wieder nach Kanton zurückgesegelt war. Die aus China mitgenommenen Waaren bestehen größtentheils in Thee, von dem in Amerika, bei dessen ganz allgemeinen Gebrauch, große Quantitäten consumirt werden. Thee wird jährlich 45 Millionen Pfund ausgeführt; vom Jahre 1786 — 97 wurden auf 214 Englischen Schiffen 216,276,685 Pfund; und im Jahre 1805 von derselben Nation 245,073 und von den Amerikanern 95,100, zusammen 340,173 Pekul, zu 133 Pfund, oder 45,243,009 Pfund ausgeführt, und doch betrug die Ausfuhr 1804, noch 14,700 Pekul mehr. Nach Krusenstern's Meinung würde dieser Artikel auch einen bedeutenden Handelszweig nach Rußland abgeben; besonders sollte es für die ärmeren Einwohner Rußlands sehr vortheilhaft seyn, wenn wohlfeilere Theesorten dort eingeführt würden, wodurch der zeitherige unmäßige Gebrauch des Branntweins bedeutend vermindert werden würde. Daß sich die Russen gern und leicht an Thee gewöhnen, davon haben die Matrosen beider Schiffe den unleugbarsten Beweis gegeben, indem, nur wenige ausgenommen, alle andere lieber ihre Portion Branntwein, als den Thee entbehrten.

Da der Thee sehr artiscorbutisch ist, so verdient dessen allgemeiner Gebrauch auf Schiffen ganz besonders empfohlen zu werden. Eben so würde auch Seide und Nankin, nach dem erwähnten Schriftsteller, immer mit Gewinn in Rußland abgesetzt werden können, und es ist keine Frage, sagt derselbe, daß ein jährlicher Handel nach Kanton sowohl in dieser Hinsicht, und noch mehr durch die nothwendige Verbindung mit den Asiatischen und Amerikanischen Kolonien, deren Produkte nicht alle in Kiächta verkauft werden können, sehr wesentlich wichtig und vortheilhaft für Rußland seyn werden. Daß bei dem damaligen ersten Erscheinen der Russischen Flagge in Kanton ein etwas unfreundliches Benehmen Statt fand, muß nur der Neuheit des Ereignisses zugerechnet werden; denn im Jahre 1821 führten die Russen 43,815 Ballen oder 24,444 Centner Thee, und 17,930 Ballen oder 6520 Ctr. Theeblüthe aus; ein Beweis, daß auch diese Regierung von dem Kaiser von China die Erlaubniß erhalten hat, daß die Schiffe ihrer Kaufleute nach Kanton gehen können. Die Einführung des Rauchtabaks wurde im Jahre 1818 verboten. Der Englische Handel beschäftiget im Durchschnitt jährlich 20,000 Englische und 10,000 Indische Tonnen, die jährlich den Englischen Fabrikanten über eine Million Pfd. Sterl. Absatz nach China verschaffen, ungeachtet ein Kaiserliches Edikt vom Jahre 1815 die Einfuhr der Englischen Waaren für sittenverderblich erklärt. In den Jahren $181\frac{7}{8}$ war der Werth der Englischen Einfuhr 16,126,700, und der Ausfuhr mit allen Nebenkosten 10,394,706 Piaster. Seit dem Jahre 1811 hat der gänzliche Mangel an mancherlei rohen Materialien, eine temporaire Geldausfuhr aus Kanton veranlaßt, da man bis dahin China als den Abgrund betrachtete, der die kostbaren Me-

talle aus den Minen von Peru und Mexico verschlinge. Calcutta ist daher so sehr mit klingender Münze überschwemmt worden, daß die vormals sehr hoch gestiegenen Zinsen bis auf den in Europa gewöhnlichen Fuß gesunken, und daß auf Indischen Schiffen an 7 Millionen Piaster nach Europa zurück gebracht worden sind. Im Jahre 1818 betrug die von den vereinigten Staaten Nordamerikas im Handel mit China verwendete Summe 7 Millionen Doll., und die Schiffe hielten 16,000 Tonnen; England brauchte zu demselben Zweck 61/2 Mill. Doll., und der Gehalt der Schiffe war 20,000 Tonnen; jene erhalten ihre Auslagen in 1, diese in 2 Jahren zurück.

Daß die Chinesen ihre Schifffahrt nicht weiter ausgedehnt haben, als nach Norden hin bis Japan, und gegen Morgen hin nicht über die Sundastraße und die Straße von Malaka hinaus, rührt wohl daher, weil die Chinesischen Schiffbaumeister nicht von ihren alten Gebräuchen bei Erbauung ihrer Schiffe abgegangen sind, und von den Europäern, die ihre Häfen besuchten, nichts haben lernen wollen; denn die ersten Europäer, die nach China kamen, wurden in allen Häfen ohne Unterschied zugelassen; allein ihre Jagd auf die Chineserinnen, und ihr gewaltthätiges Betragen gegen die Männer, so wie überhaupt ihr unbedachtsames Benehmen, machte, daß man sie auf Kanton, den mittäglichsten Hafen des Reichs, beschränkte. Die Stadt ist zum Handel und zur Schifffahrt ganz geeignet; wegen ihrer Lage an den Ufern des Tygris, der auf der einen Seite durch verschiedene Kanäle mit den entferntesten Provinzen in Verbindung steht, und auf der andern die größten Schiffe an den Fuß seiner Mauern bringt. Ehemals sah man hier die Europäische Flagge mit der einheimischen vermengt wehen; allein späterhin hat man

die Europäischen Schiffe genöthiget zu Hoangpon anzuhalten, welches vier Meilen von der Stadt liegt. Es ist zweifelhaft, ob die Furcht der Chinesen vor irgend einem Ueberfall ihnen diese Vorsorge eingab, oder ob es ein durch die Beamten erdichtetes Mittel war, ihren Privatvortheil zu vermehren; denn Mißtrauen und Habsucht der Chinesen gaben gleichen Grund zu beiden Muthmaßungen. Diese Einrichtung veränderte jedoch an der persönlichen Verfassung der Seefahrer nichts; sie genossen in Kanton aller der Freiheit, die die öffentliche Ordnung nicht störte; da sie sich aber bald dieser Freiheit unwerth zeigten, so wurden sie ganz auf gewisse Quartiere der Stadt beschränkt; nur diejenigen wurden dieses Zwanges entbunden, die einen Wirth fanden, der für ihr Betragen gut sagen wollte. Dieser Zwang wurde im Jahre 1760 noch ärger. Als die Engländer den Kaiser von diesen, den Handel lähmenden, Bedrückungen Nachricht gaben, so schickte er zwar Kommissarien aus Peking ab; allein diese ließen sich von den Angeklagten bestechen, und so wurde auf den ungünstigen Bericht dieser bestochenen Männer ausgemacht, daß alle Europäer auf eine geringe Anzahl Häuser beschränkt seyn sollten, von wo aus sie nur mit einigen Handelsleuten, die ein ausschließendes Privilegium dazu hatten, handeln durften. Das Monopol, so wie einige andere Beschränkungen in der Stadt haben zwar aufgehört; allein die Beschränkung auf Kanton selbst ist geblieben. Von allen Europäischen Nationen, die über das Vorgebirge der guten Hoffnung hinaussegelten und nach China reiseten, waren die Portugiesen die Ersten, die daselbst anlangten. Man schenkte denselben die Stadt Makao, mit einer Strecke von ungefähr drei Meilen im Umkreise. So lange nun die Portugiesen die Herrschaft auf dem Indischen Meere führten, war Makao ein berühm-

ter Handelsplatz, sobald aber diese sank, nahm auch der Flor dieser Handelsstadt ab, ja sie hatte mit dem Hauptlande keine Verbindung mehr, und ihre Schifffahrt bestand in der Absendung von dreien kleinen Fahrzeugen, wie auch schon oben erwähnt worden, wovon eines nach Timor und zwei nach Goa segelten. Die Holländer durch die Ränke der Portugiesen von China abgewiesen, bahnten sich vor etwa anderthalbhundert Jahren doch endlich den Eingang zu diesem Reiche, und legten ein Kastel bei Hoaung-poo an, unter dem Vorwande: ein Waarenlager daselbst aufzurichten; allein ihr Vorhaben war, sich des Laufs des Tygerflusses zu bemächtigen, und sowohl den Chinesen, als den Fremden, die nach Kanton segeln wollten, Gesetze vorzuschreiben; ihre Absichten wurden entdeckt, sie niedergemacht, und ihre Nation durfte sich lange an den Küsten dieses Reichs nicht sehen lassen. Im Jahre 1730 erschien sie jedoch wieder. Die ersten Schiffe, die daselbst anlangten, waren von Java abgesegelt, und brachten verschiedene Produkte Indiens dahin, besonders aber aus ihren Kolonien, die sie gegen die aus dem Lande vertauschten; allein die dagegene ingetauschten Waaren brachten den Vortheil nicht, den man sich davon versprach, und so wurden nun aus Europa Schiffe mit Geld abgesandt, die zu Batavia ankerten, wo sie die für China sich eigenden Landesprodukte einnahmen, und mit besser gewählten Waaren, als sie ehemals waren, wieder nach Europa zurückkehrten; allein so blühend die Schifffahrt der Holländer dahin zu werden anfing, so gerieth sie doch bald nachher ins Stocken. Den Engländern ist es jedoch gelungen, sich ununterbrochen daselbst zu erhalten. Sie hatten ein Haus auf der Insel Chusan zu der Zeit, wo die Geschäfte hauptsächlich zu Amoy getrieben wurden. Die Obliegenheit, die ihre Gesellschaft auf sich hatte, wollene

Zeuge zu verführen, bewog sie fast immerwährend Bediente in Kanton zu unterhalten, die solche verkaufen mußten. Diese Gewohnheit, und der Geschmack, welchen man in den Englischen Besitzungen an dem Thee gewann, brachten fast den ganzen Handel von China mit Europa zu Ende des 17ten Jahrhunderts in ihre Hände. Die unermeßlichen Auflagen, welche diese Regierung auf die Chinesischen Waaren legte, öffneten den andern Nationen die Augen, auch Schiffe nach China zu senden. — Die Franzosen schifften im Jahre 1660 nach China; allein ohne Erfolg; späterhin, in den 1685er Jahren, schifften die Franzosen wieder nach China, jedoch nur selten. Die im Jahre 1698 errichtete Gesellschaft brachte nicht mehr Leben in ihren Speditionen, als die erstere, und nur erst erhielt Handel und Schifffahrt dahin bestand, als beides mit der Indischen Schifffahrt vereiniget wurde; s. auch oben, unter Schifffahrt der Franzosen. — Die Schweden und Dänen schifften fast zu gleicher Zeit nach China. Ein Mehreres hierüber, s. unter Schifffahrt der Engländer, Niederländer ꝛc. ꝛc. Th. 143, und oben. Die Chinesen haben zwei Handelsgesellschaften, die eine ist die des Hong oder Kohong in Kanton, durch die alle Geschäfte der fremden Kaufleute gemacht werden, die andere ist die der Salzhändler. Die Seemacht der Chinesen besteht nur aus bewaffneten Küstenfahrzeugen, deren größte 10 Kanonen haben.

Quang-tong, oder vielmehr die Hauptstadt Kuamp-tscheu-fu dieser Provinz, bei den Europäern Kanton genannt, hat einen Hafen, und von den Einwohnern wohnt der dritte Theil auf 60,000 Schanpanen oder kleinen Schiffen, die auf eine Strecke von fast 3 Stunden beide Ufer des Flusses Pe-

kiang, der hier eben so breit, als die Themse bei London ist, 60 Meilen aufwärts Schiffe trägt, einnehmen, und so eine Art von schwimmender Stadt bilden. Die Europäischen Factoreyen sind in der Vorstadt, jedoch müssen die Europäischen Schiffe, wegen der Seichtigkeit des Flusses, schon drei Meilen unterhalb der Stadt auf der kleinen Insel Wampo ausladen, und sich der strengsten Visitation unterwerfen. Diese Stadt ist der Mittelpunkt des ganzen Chinesischen, Europäischen und Nordamerikanischen Handels, der von Chinesischer Seite durch die Kaufmanns-Innung der Hong betrieben wird. — Auf der Halbinsel Makao ist die Portugiesische Stadt Makao, deren eigentlicher Ankerplatz auf der Rheede von Makao unter dem Namen El Taypa bekannt ist, er wird von vier felsigen Inseln gebildet, und gewährt auch bei den größten Orkanen völlige Sicherheit. Jährlich, während der günstigen Moussons, laufen 30 große Schiffe aus Lissabon und Madera, von Malaka, Bengalen, Borneo, Sumatra, Batavia, Manilla, Madras ꝛc. ein. Die Bewohner der Inseln Ladrones, von den Portugiesen so genannt, welche am Eingange des Meerbusens von Kanton, und an der Küste hin liegen, beunruhigen seit 25 Jahren das Chinesische Meer durch ihre Seeräubereien, kapern einzeln segelnde Chinesische und Anamesische Schiffe fort, plündern und verbrennen Dörfer an der Chinesischen Küste, und bedrohen Kanton. Der Hauptstamm dieser Piraten ist an 40,000 Mann stark; andere damit verbundene Stämme leben auf den übrigen zahlreichen Inseln, und auf der Küste von China selbst. Ihre Flotte soll 2000, nach Croix 500 mit 20 bis 30 Kanonen versehene Schiffe enthalten, wovon die meisten 200 Tonnen Größe und 2 bis 300 Mann Besatzung haben.

Die Schifffahrt der Japaner ist nicht bedeutend, welches von der Unbedeutenheit ihres Handels herkommt; denn es ist ihnen bei Todesstrafe verboten, fremde Länder, mit Ausnahme von Korea und China, zu besuchen; der ausländische Handel schränkt sich daher gegenwärtig, außer dem Contrebandhandel auf den entfernten Inseln, auf Chinesen, Ainos in Jesso und Saghalien, und Niederländer ein. Ehemals hatten Schifffahrt und Handel die Portugiesen inne; allein zu Anfange des 17ten Jahrhunderts war die Regierung und das Volk nicht mehr mit ihnen zufrieden; sie hatten sich bei der Regierung durch ihren Ehrgeiz, durch ihre Intriguen, vielleicht auch durch heimliche Verschwörungen verdächtig, und bei dem Volke durch ihren Geiz, ihren Hochmuth und ihre Betrügereien verhaßt gemacht; da man aber einmal die Waaren benöthigt war, die sie brachten, und keinen anderen Weg kannte sich dieselben zu verschaffen, als ihre Schiffe, so wurden sie erst gegen Ende des 1638sten Jahres aus Japan verbannt, als sich Handelsleute fanden, die ihre Stelle einnehmen konnten, und dieses waren die Holländer, die schon einige Zeit vorher wegen dieses Handels mit ihnen gewetteifert hatten; aber auch sie wurden späterhin ihrer Vorrechte und Freiheit beraubt, wahrscheinlich weil sie ebenfalls zu kabaliren und zu herrschen anfingen, oder auch weil die Japaner, durch das Betragen der Portugiesen argwöhnisch geworden, auch ihnen nicht trauten. Seit dem Jahre 1641 sind sie auf eine durch die Kunst im Hafen zu Nangazaki aufgeführten Insel verbannt worden, welche durch eine Brücke mit der Stadt Gemeinschaft hat. Man tackelte ihre Schiffe, so wie sie ankamen, ab, und das Pulver, die Flinten, Degen, das grobe Geschütz, ja sogar das Steuerruder wurde ans Land gebracht; hier wurde ihnen mit einer

beispiellosen Verachtung begegnet; denn sie durften mit keinem Menschen weiter Umgang haben, als mit den Kommissarien, die den Auftrag hatten, den Preis und die Menge ihrer Waaren zu bestimmen. In demselben Jahre, da die Gesellschaft in Japan so unglücklich war, brachten ihr die Schiffe 8,000,000 Gulden zurück. Die Ladung der beiden Schiffe, die sie dahin schickten, konnten nicht höher, als 500,000 Gulden verkauft werden; sie bekamen dagegen zur Zahlung 11,000 Kisten Kupfer, davon jede 120 Pfund hielt, zu 20 Gulden 12 Stüber; jetzt nun noch ihre Unkosten, die Gesandschaft und Geschenke, die man alle Jahre dem Kaiser schickte, mitgerechnet, belaufen sich gewöhnlich auf 140,000 Gulden, der Gewinn geht nicht leicht über 150,000 Gulden; wenn daher die Gesellschaft 20,000 Gulden gewonnen hatte, so wurde dies für ein glückliches Jahr angesehen. Die einsichtsvollsten und rechtschaffensten Männer der Kompagnie, die die Geschäfte in Indien besorgten, thaten sehr oft den Vorschlag, man möchte einen so schimpflichen und so wenig einträglichen Handlungszweig fahren lassen; allein man weigerte sich in Europa diesen Vorstellungen Gehör zu geben, weil die Direction immer in der Hoffnung lebte, daß irgend ein Glückwechsel die glücklichen Zeiten wiederbringen werde, wo das Geld, welches sie aus Japan zog, alle Geschäfte Asiens ihr in die Hände spielte. — Die Chinesen, welche mit den Holländern das einzige im Reiche zugelassene Volk waren, trieben einen nicht ausgebreiteten Handel daselbst; sie waren übrigens demselben Zwange unterworfen. Man glaubte im verwichenen Jahrhunderte, daß die noch schwachen Verbindungen der Holländer und Chinesen in Japan von keiner langen Dauer seyn würden; allein sie haben sich, wie auch schon oben gezeigt worden, forterhalten. Die gro-

ßen Japanischen Schiffe können eine Last von 16 — 20,000 Pfund tragen.

Die Schifffahrt der Marokkaner. Die Schifffahrt der Marokkaner selbst ist nur geringe, aber bedeutender diejenige der Europäer, welche mit diesem Staate Handel treiben. Ehemals war der auswärtige Handel dieses Staates ganz in den Händen der Dänen, die ihn einer Gesellschaft übertragen haben, s. unter Schifffahrt der Dänen; auch die Engländer, Holländer und Schweden segelten mit ihren Schiffen früher schon nach Marokko; allein der häufigen Verdrießlichkeiten wegen, die sie daselbst erdulden mußten, kamen sie nur selten. Jetzt schiffen die Franzosen, Engländer, Niederländer, Dänen und Schweden nach Marokko. Mogadore, als der Haupthafen dieses Reiches, führte im Jahre 1804 für 151,450 Pfund Sterling ein, und für 127,679 Pfund Sterling aus, Fracht und Zoll eingerechnet. In den anderen Häfen ist der Verkehr geringer. Im Jahre 1823 überließ der Sultan dem Juden Meir Ben Macnin aus Mogadore ein Monopol für den Ausfuhrhandel seines Reiches, und ernannte ihn zu seinem Gesandten und Konsul bei allen christlichen Mächten, die mit seinem Reiche in vertragsmäßiger Verbindung stehen. In früherer Zeit beschäftigten sich die Marokkaner mit der Seekaperey; allein dieser Zweig ist jetzt nicht mehr so einträglich, da der Sultan mit den meisten christlichen Mächten in Frieden lebt, und von ihnen Tribut empfängt, z. B. von Schweden jährlich 25,000 Piaster. Die Mannschaft derjenigen Schiffe, die an der Küste Schiffbruch leiden, werden verkauft, so wurden auf diese Weise an 200 Engländer von 17 auf jene Art verunglückten Schiffen ins Innere von Afrika als Sklaven verkauft, von denen nur 80 nach einer meistens fünfjährigen Sklaverei losgekauft wur-

den, da in London nur eine Stiftung zu diesem Zwecke existirt, die der Türkische Kaufmann Thomas Betton im Jahre 1724 mit 55,900 Pfd. Sterl. fundirte. Die Seemacht bestand nach Sid Dris aus 10 Fregatten von 16 — 30 Kanonen, und 14 Gallioten von 2 — 10 Kanonen stark, dabei sind angestellt 6000 Matrosen und 50 Seekapitaine.

Die Schifffahrt der übrigen Afrikanischen Länder und Inseln ist zu wenig bekannt, und in den bekannten wird die Schifffahrt von den Europäern getrieben; denn die Einwohner der verschiedenen, oben nicht angeführten, Staaten Afrikas treiben nur Küstenfahrt mit kleinen Fahrzeugen ꝛc., wo nämlich Flüsse, Seen ꝛc. sich im Innern befinden; denn da es in Afrika auch viele wasserarme Gegenden giebt, wie z. B. das innere Südafrika, so kann man leicht schließen, auf welchem Fuße hier die Schifffahrt stehen muß. Zu den Völkern, welche Küstenfahrt treiben, und mit kleinen Fahrzeugen ihre Flüsse befahren, um Lebensmittel ꝛc. von einem Orte zum andern zu bringen, gehören die Nubier, die Abyssinier oder Aethiopier, die Adeler und Ajaner, die Nigritier oder Sudaner, die Senegambier oder Westnigritier, an deren Schifffahrt und Handel die Engländer, Franzosen, Niederländer, Dänen und Nord-Amerikaner Theil nehmen; hier wurde auch ehemals der Sklavenhandel stark betrieben. Die Guineaner, mit welchen besonders die Engländer Handel und Schifffahrt treiben, auch Sklavenhandel. Ferner treiben noch Küstenfahrt die Einwohner der Admiralitäts-Insel, der Insel Madagaskar, der Insel Bourbon, der Moritzinsel. Seit dem 28sten Mai 1819 ist der Handel und die Schifffahrt nach diesen Inseln, Englischen und anderen Schiffen fremder Länder, wenn sie in gutem Vernehmen mit der Englischen

Regierung stehen, gestattet, und einländische Schiffe dürfen Rückladungen nach allen Englischen und fremden Häfen ausführen, wenn die Nationen fremder Länder, wohin diese Schiffe segeln, mit Großbrittannien in Frieden leben. Fremde Schiffe dürfen aber nur Rückladungen nach solchen Häfen einnehmen, die zu den Völkern gehören, in deren Gebiet diese Schiffe gebauet sind, und sollen unter keinem Vorwande in einem Englischen Hafen mit ihren Ladungen zugelassen werden. Man unterhält Schifffahrt und Handel mit Madagaskar, Goa, Surate, dem Arabischen und Persischen Meerbusen, Batavia, dem Cap, Maskate, Monbassa, Zanguebar ꝛc. Nach einer Bekanntmachung des Gouverneurs vom 30sten October 1822 ist der Sklavenhandel durch eine Uebereinkunft mit dem Iman von Mussat von und nach der Arabischen Küste abgeschafft worden; in Folge dessen können alle fremden Sklavenschiffe von den Brittischen Kreuzern weggenommen werden, die ostwärts einer vom Cap Delgado gezogenen Linie, die 60 Englische Meilen ostwärts von der Insel Socotora bis zur Diuspitze, das Westende des Meerbusens von Cambaja, geht, getroffen werden, so wie diejenigen, die Sklaven von und nach Madagaskar bringen. Im Jahre 1817 hat diese Insel 87,000 Pfd. Sterling eingebracht. Die Einwohner der Insel St. Helena, welche Insel überhaupt ein Haupthandlungsplatz der Englisch-Ostindischen Seefahrer und Niederlage der kostbarsten Waaren aus allen Ländern von Persien und China ist; die Einwohner der Ascension oder Himmelfahrtsinsel, der Insel St. Tomas, der Cap verdischen Inseln, oder des grünen Vorgebirges; die letzteren dienen den Ostindienfahrern als Erfrischungsplätze, um Lebensmittel gegen Europäische Waaren einzunehmen. Die Einwohner der Kanarischen

oder glücklichen Inseln. Sie gehören den Spaniern. Die Insulaner von Teneriffa, Palma und Kanarien haben seit 1778 das Recht, mit ihren eigenen Schiffen ihre Produkte nach den Spanisch-Amerikanischen Kolonien zu verfahren, wofür sie aber kein Gold, Silber und Cochenille zur Rückladung nehmen dürfen. Im Jahre 1788 schickten diese Inseln nach dem Spanischen Amerika an inländischen Waaren für 2,210,576 Realen, und an fremden Produkten für 1,319,624, und ihre Retourladungen betrugen 2,863,437 R. Der Gouverneur hat 1823 unter dem Vorbehalte der Königlichen Genehmigung, die Einfuhr aller Baumwollenwaaren gegen Erlegung eines Zolles von 15 Prozent und 1/2 Prozent Konsulargebühren frei gegeben, auch sind alle fremde Schiffe, die wegen Ausbesserung oder Einkäufen von Lebensmitteln einlaufen, von allen Hafenabgaben frei. Die Inseln werden von einem Gouverneur, der den Titel eines General-Kommandanten führt, zu St. Crux auf Teneriffa gemeinschaftlich mit der Audienz auf Kanaria regiert, wozu noch ein vom Könige von Spanien jedesmal auf 5 Jahre bestimmter Corregidor kommt. Die Einkünfte der Krone aus den Zöllen von allen ein- und ausgehenden Waaren zu 7 Prozent, dem Monopol mit Tabak, Orseille ꝛc. belaufen sich auf 540,000 Gl. — Die Einwohner der Inseln Madera und Portosanto; der Azorischen Inseln, welche letzteren, gleich den Kanarischen, den Spanischen, Portugiesischen und Amerikanischen Ostindienfahrern zu Erfrischungsplätzen dienen. Auch Niederländische und Russische Schiffe kaufen hier zuweilen Pomeranzen und Citronen. Die Schifffahrt beschäftiget 30,000 Tonnen; 86 Fahrzeuge werden allein für England geladen. Auf diesen Inseln wird auch ein starker

Handel mit Kanarienvögeln getrieben. Sie brachten der Krone im Jahre 1798, 250,000 Gulden ein.

Von den Amerikanischen Inseln treiben Schifffahrt: Die Einwohner der großen Artillen, den Spaniern zugehörig. Vom Jahre 1800 bis 1821 wurden 172,054 Neger eingeführt; 1817, 25,976; 1818 und 1819, 14,668; 1824, 16,000 Neger in 44 Schiffen. Den katholischen Ausländern verstattet die Königliche Verordnung vom 8ten October 1817 die Niederlassung mit manchen Freiheiten; nur werden den Ankömmlingen keine Ländereien angewiesen, weil dieses hauptsächlich Arme dahin ziehen würde; auch dürfen die Ankömmlinge während der ersten 5 Jahre selbst weder Handel noch Schifffahrt treiben.

In Havana, der Hauptstadt dieser Insel, beschäftigte im Jahre 1821 die Schifffahrt 2302 Leute, wovon 364 Invaliden; im Jahre 1823 liefen 1215 Schiffe ein, worunter 39 Spanische und 70 fremde Kriegsschiffe, 106 Spanische und 890 fremde Kauffahrer. Die Schifffahrt der Einwohner von Jamaika, eine der wichtigsten Englischen Inseln, enthielt im Jahre 1787, 400 zum Englischen Handel gebrauchte Schiffe, mit 78,865 Tonnen, und 8845 Matrosen. Der Handel und die Schifffahrt leidet aber sehr von den zahlreichen Kapern oder Picarones, die mit Landstreichern besetzt sind, und bei Nachtzeit die Schiffe heimlich entführen. Der Schleichhandel nach den Spanischen Provinzen ist sehr einträglich; man schätzt seinen Betrag auf mehr als 135 Millionen Gulden. — Die Einwohner der Insel Haiti, ehemals San Domingo, auch Hispaniola genannt, haben eine große Anzahl schiffbarer Ströme, und haben sowohl eine bedeutende innere, als äußere Schifffahrt. Die Schifffahrt dieses in der Geschichte gewiß höchst merkwürdigen Landes hat

seit seiner Auffindung von Columbus mancherlei Schicksale gehabt; am Anfange war es blühend; allein durch die Eroberung von Mexico, wo die reichen unterirdischen Goldgruben die habsüchtigen Spanier anzogen, verließen die meisten und reichsten Einwohner Domingo's ihre Besitzungen und zogen nach Mexico, um an der Goldquelle Theil zu nehmen. Hierdurch ward St. Domingo den Feinden Spaniens Preis gegeben; sie verheerten die wehrlosen Küsten, ja der berühmte Englische Seeheld und Seefahrer Franz Drake nahm sogar die Hauptstadt ein und plünderte sie. Jetzt kamen die Seeräuber, deren Macht nicht so ansehnlich war, um Städte zu erobern, und nahmen die Fahrzeuge weg, die nach diesen Gewässern bestimmt waren; ja, um die Verwirrung noch größer zu machen, wurden die Spanier selbst Seeräuber. Sie griffen bloß die Schiffe ihrer eigenen Nation an, welche unter allen andern am reichsten, und am schlechtesten besetzt waren um den geringsten Widerstand zu thun. Die Gewohnheit im geheim zu rüsten, um überall Sklaven herzuholen, machte, daß man sie nicht entdecken konnte, und den Schutz, den sie von den Kriegsschiffen, welche die Schifffahrt beschützen sollten, erkauften, stellte sie vor der Strafe sicher. Nur die Schifffahrt und der Handel, welchen die Kolonien mit den Fremden trieb, konnte sie allein wieder emporheben, oder wenigstens ihren gänzlichen Untergang verhüten; allein auch dieses wurde derselben nicht gegönnt; denn letzterer ward verboten. Von Domingo erfuhr das Hauptland nichts weiter, als was ein mäßig beladenes Schiff, welches dasselbe ihnen alle drei Jahre schickte, mitbrachte. Dagegen war die Schifffahrt und der Handel auf der westlichen Seite dieser Insel reger, welche den Franzosen gehörte. In dem gegenwärtigen Jahrhunderte hat sich diese ganze Insel unter dem

Namen Haiti unabhängig gemacht, und seit dem Jahre 1806 wurde die Verfassung der Insel von dem General Boyer bekannt gemacht, welcher nach dem Sturz der Monarchischen Verfassung im Jahre 1820 als lebenslänglicher Präsident von ganz Haiti erwählt worden. Im Jahre 1822 wurde aus Haiti auf 700 Schiffen, 78,769 Tonnen haltend, für 9,030,495 Piaster (13,635,000 Rthlr.) Waaren ausgeführt, und auf 1135 Schiffen, 121,484 Tonnen haltend, für 13,017,890 Piaster (19,657,000 Rthlr.) Waaren eingeführt; 3/4 der sämmtlichen Schiffe waren Nordamerikanische. Die Insel hat 12 Häfen, in denen fremde Schiffe einlaufen dürfen. Zu Port au Prince, dem Haupthafen, liefen 1824 aus Amerika 131 Schiffe mit Waaren 1,184,388 Doll. 50 C. an Werth; aus England 18 Schiffe mit 2,138,582 Doll. 50 C.; aus Bremen 6 Schiffe mit 308,772 Doll. 40 C., und aus Frankreich 33 Schiffe mit 621,231 Doll. Waarenwerth ein; ausgeführt wurden in Amerikanischen Schiffen, 6,058,649 Pfund Kaffe, 439,185 Pfd. Baumwolle, 162,641 Pfund Farbehölzer; in Englischen Schiffen, 3,476,042 Pfd. Kaffee, 6398 Pfd. Baumwolle, 22,275 Pfd. Farbehölzer; in Bremischen Schiffen 1,720,354 Kaffee, 51,562 Pfd. Farbehölzer; in Französischen Schiffen, 7,781,977 Pfd. Kaffee, 425,503 Baumwolle, 528,551 Pfd. Farbehölzer, auser Kakao, Tabak, Mahagoniholz ꝛc. Der Einfuhrzoll betrug 458,337 Doll. 8 C., der Ausfuhrzoll dagegen 739,039, zusammen 1,197,377 Doll. 6 C. Nach der Königlichen Französischen Verordnung vom 17ten April 1825 ist die volle und gänzliche Unabhängigkeit der Regierung von St. Domingo anerkannt, unter den Bedingungen, daß die Häfen des vormals Französischen Antheils dem Handel aller Nationen geöffnet sind, wobei die Abgaben beim Ein- und Auslaufen von den

Fahrzeugen und Waaren für jede Flagge gleich sind, und nur die Französische Flagge die Hälfte jener Abgaben zahlt, und daß die Einkünfte des Französischen Antheils von St. Domingo in fünf gleichen Fristen an Frankreich 150 M. Fr. zahlen, womit die ehemaligen Kolonisten entschädigt werden sollen. Da diese Bedingungen auf Haiti angenommen worden sind, so hat Frankreich den Staat von Haiti anerkannt. Die Einkünfte der ehemaligen Besitzer auf St. Domingo werden auf 30 Millionen geschätzt, worunter ungefähr die Hälfte reiner Gewinn war; sie erhalten folglich das Zehnfache ihres jährlichen Gewinns, was ganz dem Preise der Grundstücke auf den Antillen gleich kommt. Der Hafen von Port au Prince kann an 500 Schiffe fassen. In dem mit dem Juni 1822 abgelaufenen Halbjahre betrug die Einfuhr aus den vereinigten Staaten Nordamerikas 410,292 Doll. 9935 Tonnen; aus Frankreich 136,558 Doll. 1218 Tonnen; aus England 200,192 Doll. 1196 Tonnen; aus Deutschland und den Niederlanden 203,163 Doll. 451 Tonnen. Die Einwohner von der Spanischen Insel Portorico oder San Juan de Puerto Rico, welche im Jahre 1493 durch Columbus entdeckt, aber erst im Jahre 1809 die Aufmerksamkeit der Spanier auf sich zog, wurde schon früher als Erfrischungsplatz für die Flotten benutzt, welche nach der neuen Welt segelten. Die zu große Beschränkung des Handels veranlaßte ehemals einen sehr beträchtlichen Schleichhandel mit den Engländern, Franzosen und Dänen, wozu die Menge kleiner Häfen beförderlich war. Nach einer Königlichen Bekanntmachung vom 10ten August 1815 erhalten katholische Europäer, die sich auf dieser Insel niederlassen, Ländereien, die mit ihrem Vermögen im Verhältniß stehen, und nach fünf Jahren erhalten die Kolonisten die völligen

Rechte Spanischer Bürger und können sich dann, wie die alten Gutsbesitzer, Handelsschiffe ꝛc. anschaffen. Diese Insel bildet mit den nahe liegenden Jungferninseln Spanischen Antheils die Kapitania generale de Portorico. Sie trug im Jahre 1788 413,918 Livres ein, erforderte aber einen Aufwand von 1,484,580 L. daher entstand ein Deficit von 1,070,662 L. die aus Mexico eingeführt wurden. Im Jahre 1808 betrugen die Einkünfte 155,420 Fl.

Die Schifffahrt der Einwohner der kleinen Antillen oder Karaibischen Inseln, welche Inseln in Rücksicht des Ostwindes in Inseln in oder über dem Winde (Islas. Barlovento, Leewards-Islands) und in Inseln unter dem Winde (Islas Sottovento, Windwards-Islands) eingetheilt werden; weil nämlich in heißen Erdstrichen, wo diese Inseln liegen, der Ostwind das ganze Jahr hindurch weht, und die östlichen Inseln ihn eher haben müssen, als die westlichen, so heißen auch diese Inseln unter dem Winde. Zu den Inseln im Winde rechnen Spanier und Franzosen die Inseln längs der Küste von Terra ferma von Westen nach Osten, und die vier großen Antillen, und nennen die Karaibischen Inseln, die Inseln unter dem Winde. Die Engländer nennen bloß die Insel Barbados im Winde, und die übrigen Karaibischen Inseln unter dem Winde. — Die Einwohner der Jungfer- oder Virginischen Inseln treiben mehr oder weniger Schifffahrt. Von diesen Inseln gehören den Dänen St. Croix, St. Thomas und St. Jean, welche drei Inseln jährlich ein Einkommen von 899,749 Pfd. St. geben, nämlich St. Croix 729,443, St. Thomas 21,976, und St. Jean 148,330 Pfd. St. Von St. Croix betrug die Ausfuhr an Zucker von 1780—92 nach Dännemark 26,462,972 Pfd., an

Werth 8,259,521 Rthlr., und nach Amerikanischen Ländern 19,545,037 Pfd., an Werth 1,295,037 Rthlr. Im Jahre 1796 führten sie aus 18,620 Faß Zucker, 203 Säcke Baumwolle und 11,200 Faß Rum, ausser den Früchten, Geflügel, Fischen ꝛc. St. Thomas lieferte im Jahre 1816 an 40,000, 1817 aber nur 8000 Tonnen Zucker. Die Insel St. Jean gewinnt jährlich an 800 Fässer Zucker, als Hauptprodukt der drei Inseln, nächst diesem Rum und Baumwolle. Nach dieser oben angeführten Ausfuhr wird man die Besitzungen der Dänen beurtheilen können. Nach einem Placat des Königl. Kommerz- und Oekonomie-Kollegiums vom 17ten Nov. 1815 hat der König allen fremden Europäischen Schiffen den Handel nach den Freihäfen St. Thomas und St. Jean gegen Erlegung der für fremde Schiffe bestimmten Zollabgaben gestattet. — Die Inseln, welche den Engländern gehören, treiben nur Küstenschifffahrt, ausser der Schifffahrt der Engländer nach diesen Inseln. Im Jahre 1788 führten sie für 34,609,088 Franken Kolonialwaaren aus, die sie durch Schleichhandel mit einigen Spanischen und Französischen Kolonien, besonders Martinique, Guadeloupe, Marie galante und Portorico erhielten, und mit ihren Manufakturwaaren bezahlten. — Die den Schweden gehörige Insel St. Barthelemi treibt Küstenfahrt und Schifffahrt nach dem Mutterlande. Sie soll der Krone Schweden im Jahre 1809, 100,000 Piaster eingebracht haben. Bei dem fürchterlichen Orkan, welcher im Herbste 1819 daselbst wüthete, waren von 46 Schiffen, nur 17 Ausbesserungsfähig. — Die den Niederländern zugehörigen Inseln St. Eustache und St. Martin haben Küstenschifffahrt und ihre Produkte werden auch von den Schiffen der benachbarten Inseln abgeholt, zum Theil aber

auch durch Schleichhandel dahin gebracht. Die Stadt Eustache hat einen Freihafen. — Auf der Insel Newis hat die Stadt Charles-Town eine Rheede, wo die Schiffe zwischen Klippen und Untiefen sicher vor Anker liegen können. — Die Insel Antigua, welche, wie die vorhergehende, den Engländern gehört, hat einige Häfen, worunter der sogenannte Englische Hafen (English Harbour) durch seine Lage zwischen großen Bergen und Befestigungen sehr gedeckt, mit einem Arsenal und Königlichen Schiffswerften. — Die Französische Insel Guadeloupe, nebst den dazu gehörigen drei kleinern Inseln Desiderdae, Marie galante, Les Saintes (heilige Inseln, eine Gruppe von drei kleinen Inseln); Dominique, Martinique treiben Küstenschifffahrt, ausser der Schifffahrt mit dem Mutterlande Frankreich. Der Verkehr dieses Staats mit Guadeloupe und Martinique beträgt jährlich über 70 Millionen, namentlich 8 bis 10 Millionen Gehalte, Bezahlung der Matrosen Schiffsbaukosten ꝛc. 20 bis 25 Millionen Werth der rückkehrenden Schiffsladungen. In dem Hafen von Guadeloupe liefen im Jahre 1821 ein 110 Schiffe, wovon Bourdeaux 42, Havre 23, Nantes 19 und Marseille 13 sendeten. Im Jahre 1820 wurden dem Mutterlande an Werth 16,989,808 Franken gesandt, nämlich 51,0483/4 Ctr. raffinirter Zucker, 377,9133/4 Ctr. Rohzucker, 20,759 Ctr. Kaffee, 1320 2/3 Ctr. Baumwolle, 100,252 Gallon. Rum, und 568 Pfund Gewürznelken. Im Jahre 1821 betrug die Ausfuhr 19,376,668, die Einfuhr 9,330,060 Fr. Die Einkünfte betrugen im Jahre 1820, 1,789,492, und die Kosten 2,978,737 Fr. die Krone deckt den Ausfall mit einem jährlichen Zuschuß von 1,300,000 Fr.

Die Küsten von Martinique sind von vielen Bayen

durchschnitten, wovon die meisten den Schiffen die vollkommenste Sicherheit gegen alle Winde gewähren; die beträchtlichsten sind: Cul de Sac Royal und Cul de Sac Martin in Südwest; Cul de Sac Robert und Baye de Galion in Osten, Baye de Trinité in Norden, die Rheede des Forts St. Pierre in Westen. Vierzig Flüsse durchströmen diese Insel. Hinsichtlich der Schifffahrt kann man sich schon aus der Aus- und Einfuhr von deren Lebendigkeit einen Begriff machen; denn im Jahre 1788 wurden ausgeführt 18,795 Ctr. Rohzucker zu 686,000 Franken, 137,945 Ctr. gereinigter Zucker zu 8,027,000 Fr., 119,453 Ctr. Zucker in Hüten zu 5,049,000 Fr., 68,161 Ctr. Kaffee zu 8,315,000 Fr., 11,550 Ctr. Baumwolle, 10 Ctr. Indigo, überhaupt für 24,442,000 Fr. Kolonialwaaren, und für 675,000 Fr. an anderen Artikeln; dagegen wurden an Fabrikaten und andern Bedürfnissen von Frankreich, für 15,133,000 Fr. eingeführt. Dieser Handel beschäftigte schon im Jahre 1776, 122 Schiffe. Ein Edickt vom Jahre 1727, das vom Gouverneur 1818 als ferner gültig in Erinnerung gebracht worden, untersagt den Fremden, selbst wenn sie naturalisirt sind, den Betrieb aller Art Handelsgeschäfte, außer dem Verkauf der in ihren Ländereien erzeugten Produkte, bei 3000 Liv. Strafe. Auch sollen nach einem längst außer Gebrauch gekommenen Gesetze vom Jahre 1707, alle eingeführte Englische Waare verbrannt und die Einführer verbannt werden. Im Februar 1815 sind den Fremden vier Häfen auf Martinique eröffnet worden, da sonst nur einer ihnen geöffnet war; sie erlegen für die Einfuhr 3 Prozent, die Einheimischen nur 21/2. Die Einwohner von Dominique trieben starke Schifffahrt und Handel mit den Engländern; denn diese verschifften dahin im

Jahre 1773 an 248,868 Pfund Sterl. an Werth Waaren. Die Ausfuhr betrug im Jahre 1770, 10,380 Ctr. Kaffee; 285 Oxhoft Kakao; 13 Oxhoft Rum, und 307 Oxhoft Zucker. Merkwürdig ist der zwischen Schweden und England im Jahre 1813 abgeschlossene Tractat; s. auch oben, unter Schifffahrt der Schweden, S. 22, die Abtretung der Insel Guadeloupe betreffend. In dem Kriege der Franzosen unter Napoleon mit England, hat letzteres sich der überseeischen Besitzungen der Ersteren, zugeeignet und als Eigenthum verwaltet. In dem Kriege 1813 trat England die Insel Guadeloupe unter gewissen Bedingungen an Schweden ab, welche Insel aber bald darauf wieder an Frankreich übergeben wurde. In diesem Tractate gewahrt man nun, wie sich England bei jedem Bündnisse ꝛc., welches dasselbe mit anderen Staaten abschließt, seinen Handel und seine Schifffahrt sichert. Hier will ich nur diejenigen Artikel und die Separat-Artikel dieses Tractats anführen, die auf Handel und Schifffahrt Bezug haben.

Se. Majestät der König von Großbrittannien und Se. Majestät der König von Schweden haben am 3ten März d. J. einen Vereinigungs- und Subsiedentractat geschlossen, nach welchem Schweden eine Armee auf dem Continente für Rußland unterhält; dagegen England Schweden zur Eroberung von Norwegen behülflich ist, wenn Dännemark sich weigert, der Allianz zwischen Schweden und Rußland beizutreten; England an Schweden eine Million Pfd. Sterl. als Subsidien zahlt, und ihm die Insel Guadeloupe überläßt. Jetzt heißt es nun, was die merkantilischen Verhältnisse zwischen Schweden und England betrifft. Art. 5. Da die beiden kontrahirenden Theile eine feste und dauerhafte Garantie, sowohl für

ihre politischen, als Handelsverhältnisse hegen, so williget Se. Brittische Majestät, von dem Wunsche beseelt, ihrem Alliirten evidente Beweise von ihrer aufrichtigen Freundschaft zu geben, darin, Sr. Majestät dem Könige von Schweden und seinen Nachfolgern in der Krone Schwedens, nach der von Sr. Majestät und den Generalstaaten seines Königreichs unterm 26sten Septemb. 1810 festgesetzten Successionsordnung, die Insel Guadeloupe in Westindien abzutreten, und Sr. Schwedischen Majestät alle Rechte seiner Brittischen Majestät auf diese Insel zu überlassen, so wie besagte S. M. sie gegenwärtig besitzt. Diese Kolonie soll den Kommissarien S. M. des Königs von Schweden im Laufe des Monats August l. J., oder 3 Monate nach der Landung der Schwedischen Truppen auf dem Kontinent, übergeben werden. Alles dieses soll in Gemäßheit der zwischen den hohen kontrahirenden Theilen, in den dem gegenwärtigen Tractate beigefügten Separatartikeln übereingekommenen Bedingnisse Statt haben. Art. 6. Als eine gegenseitige Folge dessen, was in dem vorhergehenden Artikel stipulirt worden ist, verpflichtet sich S. M. der König von Schweden vom Tage der Auswechselung der Ratifikationen des gegenwärtigen Dekrets an gerechnet, den Unterthanen Sr. Brittischen Maj. das Stapelrecht in dem Hafen von Gothenburg, Karlsham und Stralsund, wenn die letztere Stadt unter Schwedische Herrschaft zurückgekehrt seyn wird, für alle Produkte und Waaren, sowohl aus Großbrittannien, als seinen Kolonien, die an Bord Englischer oder Schwedischer Schiffe geladen sind, während eines Zeitraumes von 20 Jahren zu bewilligen; die besagten Gegenstände zahlen, wenn sie von der Art sind, um in Schweden, wenn sie

Abgaben entrichten, eingeführt zu werden, oder daß ihre Einfuhr verboten ist, ohne Ausnahme als Stapelgebühr 1 Prozent von dem Werthe ihrer Einfuhr, und eben so viel von ihrer Ausfuhr. Ueber jeden andern diesen Artikel betreffenden Gegenstand, wird man sich nach den Generalverordnungen in Schweden fügen, und die Unterthanen Sr. Brittischen Majestät stets auf dem Fuße der begünstigten Nationen behandeln.

Die Separat-Artikel lauten: In Folge der von Sr. Brittischen Majestät durch den Art. 5 des am heutigen Tage unterzeichneten Tractats geschehenen Abtretung der Insel Guadeloupe, macht sich Sr. Majestät der König von Schweden verbindlich: Art. 1. die in der Kapitulation der besagten Insel vom 5ten Februar 1810 erhaltenen Stipulation getreulich zu erfüllen und zu beobachten, so zwar, daß alle Privilegien, Rechte, Vortheile und Vorzüge, welche in dem erwähnten Aktenstücke den Einwohnern dieser Kolonie vorbehalten worden sind, aufrecht erhalten und gehandhabt werden. — 2. In dieser Gemäßheit, noch vor der oben erwähnten Abtretung mit Sr. Brittischen Majestät alle die Verbindlichkeiten zu übernehmen, welche man für nothwendig halten wird, und alle sich darauf beziehende Aktenstücke in Vollziehung zu setzen. — 3. Den Einwohnern von Guadeloupe den nämlichen Schutz und die nämlichen Vortheile zuzugestehen, welche die Schwedischen Unterthanen Sr. Majestät genießen, Alles dieses nach den gegenwärtig in Schweden bestehenden Gesetzen und Verträgen. — 4. Bei der Abtretung selbst die Einfuhr Afrikanischer Sklaven in die Insel, so wie in die übrigen Besitzungen Sr. Majestät von Schweden in Westindien zu verbieten und zu verhindern, und den Schwedischen

Unterthanen keinen Sklavenhandel zu erlauben; eine Verbindlichkeit, welche Se. Schwedische Majestät zu übernehmen um so geneigter ist, da Allerhöchstdieselben diesen Handel niemals gestattet haben. — 5. Während der Fortdauer des gegenwärtigen Krieges allen bewaffneten Schiffen und Korsaren derjenigen Mächte, welche mit Großbrittannien Krieg führen, die Häfen und den Eingang in die Insel Guadeloupe zu versperren, und auch in jedem künftigen Kriege, in welchen England verwickelt werden, und bei welchem Schweden neutral bleiben könnte, keinem Korsaren der kriegführenden Staaten das Einlaufen in die gedachte Kolonie zu gestatten. — 6. Die Insel nie ohne Großbrittanniens Einwilligung wieder zu veräußern. — 7. Alle dortige Brittische Unterthanen Schutz und völlige Sicherheit zu gewähren, sie mögen nun auf der Insel bleiben, oder sie verlassen wollen.

Die Insel St. Lucie oder St. Alusia, welche den Engländern gehört, hat zu Port Castries in Westen einen sehr bequemen Hafen, wo 30 Linienschiffe gegen alle Stürme sicher vor Anker liegen können, und die besten Kalfaterplätze der Insel. Im Jahre 1788 wurden exportirt: 16,660 Ctr. rohen Zucker, 13,340 Ctr. gereinigten Zucker, 15,600 Ctr. Kaffee, 250 Ctr. Indigo, 2000 Ctr. Baumwolle, 953 Ctr. Kakao, sämmtlich an Werth 4 Millionen Franken. — Die Ausfuhr der Englischen Insel St. Vinzent beträgt gleichfalls jährlich an 110,500 Pfd. Sterl. an Werth. — Die Englische Insel Barbados hat Schifffahrt, und diese ist gegen alle feindliche Angriffe in den Häfen dieser Insel geschützt. Die Häfen befinden sich an der Leewardseite und eine Meilenlange Linie von Forts, Kastelen und Batterien, die jede feindliche Lan-

dung leicht abschlagen können. Der Gesammtwerth der Produkte ist jährlich 1,270,863 Pfd. Sterling, wovon für 772,623 nach England, und für 498,240 nach anderen Häfen ausgeführt oder auf der Insel bleiben. — Grenada und die Grenadillen, Englische Besitzungen, haben gute Häfen zur Schifffahrt. Grenada schickt jährlich nach dem Mutterlande 18 Millionen Pfund Zucker, über 1 Million Gallonen Rum, 30,000 Ctr. Kaffee, 3000 Ctr. Kakao, 300 Ctr. Indigo, und 13,000 Ctr. Baumwolle, an Werth für 507,000 Pfd. Sterl.; die Ausfuhr betrug im Jahre 1787, 614,908 Pfd. St. — Die Schifffahrt von Tabago, einer Englischen Besitzung, beschränkt sich auf Küstenfahrt, außer was England aus Frankreich an Schiffen dahin schickt. Im Jahre 1788 betrugen die Exporten 20,250 Ctr. rohen Zucker zu 754,000 Fr., 159 Ctr. Kaffee, 12,318 Ctr. Baumwolle zu 2,464,000 Fr., 45 Ctr. Indigo zu 42,000 Fr., und verschiedene andere Artikel zu 29,000 Fr. Die Einfuhr aus Frankreich betrug an 1 Million Fr. — Die Englische Insel Trinidad hat Küstenfahrt und vier schiffbare Flüsse, von denen der Caroni, Oropuche und Guataro an 20 Englische Meilen schiffbar sind. Die Insel ist eine Orkanfreie Seestation, wo eine Flotte zu jeder Jahreszeit sicher liegen kann. Im Jahre 1803 wurden nach England ausgeführt 98,557 Ctr. Zucker, 13,000 Ctr. Baumwolle, 4496 Ctr. Kaffee, 2802 Ctr. Kakao, 317,395 Gallonen Rum, und 128,509 Gall. Syrub. — Die Niederländische Insel Curaſſao treibt einen vortheilhaften Schleichhandel nach den Spanischen Besitzungen. Im Jahre 1819 kamen 474 Schiffe an und 451 segelten wieder ab. Die Ausfuhr beträgt nur 175,175 Fl.; aber der Gewinn vom Schleichhandel ist sehr bedeutend. Die Einwohner der Bahama oder Lucayi-

schen Inseln, auch Türkisch-Island genannt, welche aus 260, nach Mac-Kinnen 700 Inseln bestehen, und unter Englischer Oberherrschaft stehen, sind gute Steuerleute und Lootsen, wozu sie wegen ihres Aufenthaltes zwischen lauter Gewässern von Jugend auf abgerichtet werden. Sie verfertigen auch sehr gute Fahrzeuge von Cedernholz; auch beschäftigen sie sich mit dem sogenannten Recken oder Auffischen der Güter von gescheiterten Schiffen, und mit der Fischerey. Sie treiben Küstenfahrt, und ihre Produkte werden von Europäischen Schiffen abgeholt. Von diesen Inseln hat die Stadt Nassau auf New Providence einen guten Hafen und einen beträchtlichen Handel mit England, dem südlichen Westindien, und Nordamerika.

Die Länder am Nordpol- und Baffinsmeere sind weniger zur Schifffahrt geeignet, indessen wird sie daselbst doch betrieben, besonders von den Grönländern. Daß übrigens von den Europäern schon dahin in den frühesten Zeiten Expeditionen unternommen wurden, ist schon Th. 143 an verschiedenen Orten erwähnt worden. Der Kapitain Roß, der im Jahre 1818 die beiden Englischen Entdeckungsschiffe, Isabella und Alexander, befehligte, hat die Beobachtung des Englischen Kapitains Baffin, der im Jahre 1815 dieser Gegend seinen Namen gegeben, bestätiget, und bei der genauesten Untersuchung gefunden, daß zwischen dem Atlantischen und stillen Meere keine Verbindung in dieser Gegend Statt findet, da sie ganz von hohem Lande umgeben ist. Auch die zweite Englische Expedition im Jahre 1819 mit den Schiffen Hekla und Griper, die bis 76 Grad Breite kam, ist der Meinung, daß keine Durchfahrt durch das Baffinmeer Statt finde. Die Regierung von England hat für die Nordpol-Expedition im März 1821, folgende

Prämien bewilliget: dem ersten Englischen Schiffe, das bis 130 Grad westlich von Greenwich kommt, 5000 Pfd. Sterl.; dem ersten Schiffe, welches bis 150 Grad westlich von Greenwich vordringt, indem es westlich innerhalb des Polarkreises segelt, 10,000 Pfd. Sterl.; dem ersten Schiffe, welches das stille Meer durch eine Nordwestpassage erreicht 10,000 Pfd. Sterling. Eben so erhält das erste Schiff, das auf erwähntem Wege zuerst 83 Gr. N. B. erreicht, 1000, den 85sten Gr. 2000, den 87sten Gr. 3000, den 88sten Gr. 4000, und über 89 Gr. 5000 Pfd. Sterl. — Die Schifffahrt der Grönländer beschränkt sich nur auf die Fischerey, besonders auf den Wallfischfang. Im Jahre 1804 wurden zur Fahrt von Kopenhagen nach Grönland 7 Schiffe gebraucht, die für 69,105 Rthlr. an Werth zurückbrachten. — Die Länder am Hudsons-Meere treiben gleichfalls Schifffahrt; s. auch oben, S. 126. Nach Labrador oder Neubrittannien hat die Englische Hudsonsmeer- oder Hudsonsbeygesellschaft den ausschließenden Handel und Schifffahrt. Die Exporten dieser Gesellschaft belaufen sich ungefähr auf 16,000 Pfd. Sterl., und die zurückgebrachten Waaren auf 29,340 Pfd. Sterl. — Neu Südwalles hat das vorzüglichste Etablissement der Hudsonsbeygesellschaft. Die Handlungsschiffe dieser Kolonie bestehen aus etwa 12 Schoner oder Sloops, von 30 bis 60 Tonnen, die man zum Seekälberfang in der Meerenge von Baß gebraucht, und einigen pontirten und halbpontirten Fahrzeugen und Barken von 10 bis 15 Tonnen, deren man sich bedient, um das Getreide von dem Hawkesbury-Flusse nach Port Jakson überzusetzen. Außer einigen noch kleineren Fahrzeugen liegen auch 2 Bricken, eine von 250, und die andere von 200 Tonnen auf dem Stapel. Das in England herrschende Vorur-

theil, als ob das Holz von Neu-Süd-Wales, seiner Härte und Schwere wegen, zum Schiffsbau nichts tauge, scheint grundlos zu seyn, und namentlich ist das Holz der Ceder, des Acajou und des Mahagony in Neu-Holland ungleich besser zu bearbeiten und leichter, als alle Arten von Eichenholz. Die Erpressung von Seiten der Kaufleute, die den Partikularen und der Regierung Gesetze vorschrieben, hat die letztere veranlaßt, Transportschiffe mit Europäischen Waaren im Lande herumzuschicken, und diese den Kolonisten gegen Erlegung von 50 Prozent des laufenden Preises zu verkaufen; allein diese Maaßregel hat gegen Erwartung nicht wenig zur Verminderung der Landesindustrie beigetragen; denn der Landbauer, welcher weiß, daß er seine Bedürfnisse aus den öffentlichen Magazinen auf Credit beziehen kann, wird dadurch sorglos und träge; er betrachtet eine gegen die Regierung contrahirte Schuld aus einem ganz anderen Gesichtspunkte, als eine Schuld gegen den Kaufmann; und da er weiß, daß die Regierung ihn nicht mit Strenge zur Bezahlung anhalten kann, ohne ihren eigenen Zwecken entgegen zu arbeiten, so ermangelt er nicht, unter dem Vorwande einer schlecht ausgefallenen Erndte, den Zahlungstermin von einer Jahreszeit auf die andere hinauszusetzen, und die Schuld nach und nach so sehr zu vergrößern, daß er zuletzt insolvent wird. Aus Europa bezieht die Kolonie kurze Waaren, Wein, Butter, Seife, Segel- und Tauwerk ꝛc.; aus Indien bezieht sie seidene und baumwollene Zeuge, Thee, Zucker, Kaffee, Gewürze, Tabak, Porzellan ꝛc. Der jährliche Verbrauch Indischer Produkte beträgt nur eine Ladung von 200 Tonnen, und derjenige, welcher jene Waaren, Ausschuß der Indischen Märkte, einführt, gewinnt dabei immer 100 bis 150 Prozent. Die Einfuhr der geistigen Getränke, nämlich der gebrannten Was-

ser und Liqueurs sind einer besonderen Verordnung unterworfen; wenn ein mit Branntwein beladenes Schiff ankommt, so untersucht der Gouverneur den Bedarf der Kolonie und theilt dann an die Kleinkrämer Licenzen aus; die übrigen Einwohner dürfen nur in sehr kleinen Portionen, und selbst dieses nur durch besondere Vergünstigung, Branntwein einkaufen. Wer dergleichen einführt, muß für die Gallone 10 Schilling bezahlen. Den Officieren ist gestattet, ihre diesfällige Provision gegen Waaren, die auf dem Markte zu verkaufen stehen, umzutauschen. Wer eine Licenz erhalten hat, darf den Branntwein zu 20 Schilling die Gallone verkaufen; allein ungeachtet des bestimmten Preises wird diese kostbare Waare doch gewöhnlich zu einem dreifach höheren Preise umgesetzt, und die Frage ist nicht, wie viel baares Geld, sondern wie viel andere Waaren man für seinen Branntwein erhalten werde? So bekommt man gewöhnlich einen Käse, dessen Werth 3 Pfd. Sterl. beträgt, für 2 bis 3 Gallonen schlechten Branntweins oder vielmehr schlechten Bengalischen Rums. Die Hudsonsbaygesellschaft unterhielt um das Jahr 1790 in ihren Factoreyen 240 Personen, und sendet jährlich zwei größere Schiffe und ein kleineres, zusammen von 600 Tonnen. — Die Länder an der Nordwestküste Amerikas treiben gleichfalls Schifffahrt, und haben dazu auch eine sehr gute Lage, indem die Nordsee des großen Oceans den südlichen Theil dieser Küste bespült, und die Berings- oder Cooksstraße den Prinz Wales Cap vom Asiatischen Ostkap trennt, und den großen Ocean mit dem Eismeere verbindet. Auch sind daselbst eine unzählige Menge Buchten, Bayen, Busen und Häfen. An der nördlichen Westküste ist das Eiskap, das Prinz Wales Cap, der Kotzebuesund im Süd-Osten der Beringsstraße, welcher

am 13ten August 1816 vom Russischen Kapitain Otto v. Kotzebue entdeckt wurde, mit der kleinen Bay der guten Hoffnung, in die ein kleiner, für Barken oder Böte, mit Fellen überzogen, schiffbarer Fluß sich ergießt, auf dem man, nach Aussage der Anwohner, nach einer Fahrt von 8 Tagen zu einem offenen Meere gelangt ꝛc.

Auf der südlichen Westküste haben die Russen manche Niederlassung gegründet. In den Niederlassungen im Norfolksund leben ungefähr 600 Russen, um an dem reichen Pelzhandel dieser Gegend Antheil zu haben. Die Pelzwerkhandelsgesellschaft giebt den Aktien-Inhabern eine jährliche Dividende von 15 Proz. Nach dem Statut der Russisch-Amerikanischen Gesellschaft vom J. 1821 sind die Insulaner oder Urbewohner den Russischen Einwohnern gleich geachtet, aber in Erwägung ihres noch nicht eingerichteten Zustandes keinen Abgaben unterworfen. Sie werden von ihren eingebornen Toänen, unter der Aufsicht von Aeltesten, regiert, welche die Gesellschaft aus ihren besten Dienern unter den Russen ernennt. Nach der Convention zwischen Rußland und England vom 28sten Februar 1825 ist die Prinz of Wales Insel an Rußland abgetreten, und der Hafen Sitka oder Neuarchangelsk auf 10 Jahre den Brittischen Schiffen geöffnet worden. Die Russen haben eine regelmäßige Schifffahrt zwischen Unalaschka und Asien; von Mount Edgecombe am Norfolkssund geht die Fahrt nach Ochotsk, und von hier zu Lande nach Jakutsk; dann fährt man 1800 Englische Meilen auf der Lena in Böten, oder nimmt bei wiedrigem Winde Hunde zu Hülfe bis Kiransk oder Katchinsk; dann gehts zu Wasser nach Irkutsk, Tomsk, Tobolks, Tjumen, Kasan, Moskwa und St. Petersburg auf einem Wege von 6520 Englischen Meilen. — Die Englischen Besitzungen fangen am Königin-Charlot-

tensund an. Unter den Völkerschaften, die hier das Land besitzen, soll auch ein Stamm aus dem Brittischen Wales abstammen. Nach dem Pelzhändler Oven Williams, Bürger der vereinigten Staaten, der 40 Jahre hindurch in ihrem Lande 40 Grad N. B. im Handelsverkehr mit ihnen stand, strandeten ihre Vorfahren an Amerikas Ostküste; sie reden die alte Landessprache noch reiner, als die Brittischen Waleser, und besitzen manche Handschriften ihrer Vorfahren; sie sind Christen, aber ihre Lehren sind mit einigen der vormaligen Druiden vermengt. Nach dem Vertrage zwischen den vereinigten Staaten von Nordamerika und England vom 20sten October 1818 soll das Gebiet, daß von einer der beiden Mächte auf der Nordwestlichen Küste Amerikas reklamirt werden dürfte, mit allen seinen Bayen und Buchten 10 Jahre vom Tage der Unterzeichnung an, den Schiffern, Bürgern und Unterthanen beider Mächte offen stehen, unbeschadet den Rechten, die eine derselben, oder eine dritte Macht, die von der Krone autorisirte Russische Handelsgesellschaft, auf Theile dieses Gebiets haben sollte. Die Engländer haben die Nordwestküste nicht militärisch besetzt; aber die Nordwest- oder Montrealer-Pelzhandelsgesellschaft besitzt am Flusse Takutsche Tesse das Fort und die Faktorey Westkaledonia.

Die Schifffahrt der Südindier oder Australier, auch Polynesier genannt, ist noch in der Kindheit, wie sich solches von Nationen versteht, die noch keinen Berührungspunkt mit gebildeteren Völkern hatten, sondern ganz ihrem rohen Naturzustande überlassen waren. Zu diesem Welttheile gehören Neuholland, worin Neu-Südwales, auch Notasia genannt. Nach dieser Insel und nach Vandiemensland segelten aus den Brittischen Häfen am 5ten Januar 182$\frac{4}{5}$ 30 Schiffe mit 11,439 Tonnen

Ladung, und landeten von hier in jenen an 12 Schiffe mit 3968 Tonnen Ladung; der Werth der Ausfuhr aus Brittischen Häfen war 212,694, und der Einfuhr 47,409 Pfd. Sterl. Das ganze jährliche Einkommen der Kolonien wird auf 125,000 Pfd. St. geschätzt, davon werden von der Regierung 80,000 Pfd. ausgegeben, 12,000 durch die nicht den Kolonisten gehörende Schifffahrt; 15,000 Pfd. werden gewonnen durch die Ausfuhr von Robbenfellen, Wallrath, Seehundsfellen, Sandelholz ꝛc. 8000 Pfund für Wolle, und 20,000 für andere Gegenstände. Zu dieser Kolonie gehören die Inseln Norfolk, Howeseiland, und die Cumberlandsinseln zunächst der Küste. — Die Nordküste hat folgende Theile: Carpentaria, Arnhemsland, Diemensland mit einem vortrefflichen Hafen, seit 1824 die Insel Melville genannt ꝛc. ꝛc. — Auf der Westküste ist Eendrachtsland, Edelsland ꝛc. ꝛc. Die Südküste enthält Nuytsland, mit dem Georgshafen und dem Archipel de la Recherche. Flinderland, mit dem Lincolnshafen oder Champagnyhafen. Der Nuytsarchipel. Die Investigatorgruppe, mit 40 Inseln, ohne die einzelnen Felsen, wovon die südlichste Insel, Insel des Observatoriums im Westen des Einganges zur Bay de l'Esperance, den sichern König Georgshafen hat. Die von der Südostküste durch die Bassesstraße getrennte Insel van Diemensland, nach Godwins Vorschlag Tasmanien, um das Andenken des Entdeckers derselben, Abel Tasman, zu ehren. Man hat daselbst im Jahre 1816 einen vortrefflichen Hafen entdeckt. Der Derwenthafen hat 3 bis 20 Faden Tiefe, und ist so geräumig, daß alle Europäische Flotten darin Platz fänden. Die den Kolonisten offen stehende Handelsplätze sind, ausser Neusüdwales, auch England, das Kap der guten Hoffnung, die Mauritiusinsel und Ostindien. Vom Juni

1816 bis Ende 1823 sind 336 Schiffe angekommen, worunter über 100 Europäische. — Neu-Guinea ist nach Neu-Holland die größte Insel in der Südsee, die Einwohner treiben Küstenfahrt, besonders Fischerey. — Die Einwohner Neu-Brittaniens treiben gleichfalls Küstenschifffahrt; ihre Kähne sind 90 Fuß lang, aber sehr schmal, da sie nur aus einem eizigen Baume durch Ausbrennen gemacht sind. Waigiou, eine der Papusinseln, mit dem schönen Hafen Offak. — Die Admiralitätsinseln, — New-Georgien — die Königin-Charlotteninseln — die Neuhebridischen Inseln — Neu-Caledonien — Neu-Seeland — die Tongainseln — die Schifferinseln — die Harveysinseln — die gesellschaftlichen oder Societäts-Inseln — die niedrigen oder gefährlichen Inseln — die Marquesas- oder Marquesas de Mendoza-Inseln — die Oster- und Pfingstinseln — die Sandwichinseln — die Strongsinsel ꝛc. treiben alle Küstenfahrt auf kleinen Böten oder Nachen. So haben die Einwohner Neu-Georgiens aus mehreren Brettern künstlich zusammengefügte und an beiden Enden zum Schutz gegen die Pfeile in die Höhe gebaute Kähne, oft von 56 Fuß Länge und 4 Fuß Breite. Die Einwohner der Neuhebridischen Inseln treiben Schifffahrt und Handel mit den Freundschaftsinseln, und Mallicolo hat einen Hafen Port Sandwich. Die Neu-Caledonier haben gut gebauete Böte, und rudern mit unglaublicher Geschwindigkeit; allein aus Mangel des Auslegers sind sie zum Segeln nicht geschickt. Die Neu-Seeländer unternehmen Schifffahrt bis nach Neu-Holland, auch dienen viele der Eingebornen auf Englischen Kauffahrern In Neu-Südwales muß jedes jene Gegend besuchende Schiff eine Bürgschaft von 1000 Pfd. stellen, daß sich die Mannschaft gegen Neu-Seeländer und andere Bewohner der Südseeinseln gut

betragen, alles Eigenthum verschonen, keinen Krieg anstiften oder anheben, keinen Eingebornen ohne Erlaubniß wegführen, die angeworbene Seefahrer richtig bezahlen, und zu jeder Zeit wie freie Menschen entlassen wolle. Im Jahre 1825 hat sich in London eine Gesellschaft mit einem Kapital von einer Million Pfd. Sterl. gebildet, um Handelsetablissements auf dieser Insel anzulegen, und die Produkte der Insel: Flachs, Bauholz ꝛc. nach England zu senden. Unter der Leitung der Englischen Kirchenmissionsgesellschaft befindet sich hier eine Niederlassung von Ansiedlern aus dem Laienstande, mit der von Neusüdwales aus durch ein eigenes dazu erkauftes Schiff beständige Verbindung unterhalten wird. Von denen in der Nähe von Neu-Seeland liegenden Inseln ließen sich auf St. Solander, the Snares, bloß gefährliche Felsen, im Jahre 1813 3 Matrosen von einem Schoner, dem es an Lebensmitteln fehlte, freiwillig aussetzen; sie bauten daselbst 5 Häuser, pflanzten Kartoffeln, und als sie im Jahre 1818 von dem Amerikanischen Schiffe Entreprise erlöset wurden, hatten sie 1500 Robbenhäute gesammelt. Unter den Bayen und Meerbusen auf der Nordinsel sind merkwürdig die Mörderbay, wo des Holländers Tasman Leute im Jahre 1642 überfallen wurden, und Wangeroa, in der im Jahre 1809 die Besazzung des Englischen Schiffes Boyd ermordert wurde. Die Einwohner der Tongainseln treiben Schifffahrt und Handel, und beschäftigten sich mit dem Kanotbau ohne Segel. Auf diesen Inseln hat Tongatabu einen Hafen, so auch Hamoa, und die Martin Mayorgas-Inseln haben den Hafen de Refugios genannt. Im Westen dieser Inseln hat der Russische Kapitain Bellinghausen im Jahre 1820 mehrere Inseln entdeckt. Im Osten der Hebriden, und fast ganz im Norden der Ostspitze Neuseelands liegen die

die Fidschi- und Blighs-Inseln, aus vielen Bergspitzen und Riffen bestehend. Die Einwohner beschäftigen sich gleichfalls mit dem Kanotbau, welche Fahrzeuge bei ihnen besser gearbeitet werden, als von den Tangainselbewohnern. Die Schifferinseln haben ihren Namen von der Liebe der Einwohner zur Schifffahrt, indem die zahlreichen Einwohner alle Reisen in Piroguen machen.

Sie besitzen eine Menge kleiner Fahrzeuge mit Latiesegeln und Auslegern; denn selbst die kleinsten Wege machen die Einwohner zu Wasser; sie sind also gleichsam geborne Schiffer. Im Nordosten der Schifferinseln liegen die St. Bernhards- oder Gefahrinseln. Die Inselgruppe Penrhyn wurde im Jahre 1788 vom Kapitain Sever vom Schiffe Lady Penrhyn entdeckt. Zwischen den Schiffer- und Gesellschaftsinseln hat am 8ten August 1814 das der Russisch-Amerikanischen Gesellschaft gehörende Schiff Suwarow unter dem Lieutenant Lasarew 5 Inseln entdeckt, und sie Suwarow's Inseln genannt. —, Die Sozietäts-Insulaner verfertigen Kanots und unterhalten eine Kriegsflotte, welche aber in neuester Zeit in Abnahme gekommen ist, daher sammelte der König Pomare dieser Inseln im Jahre 1821 freiwillige Beiträge an Palmenöl, zum Ankauf eines Schiffes. Die größte dieser Inseln ist Taiti, Otaheite, vormals Sagittaria, Neu-Cythere, Amat, Wallis, Königs-Georgs III. Insel genannt, ist seit dem Jahre 1823 unabhängig; denn die Englische Flagge, welche seit des Kapitains Wallis Reise hier wehete, ist einer rothen Flagge gewichen, in deren obersten Ecke ein weißer Stern angebracht ist. Die Insel ist gebirgigt. Sie besteht aus zwei Halbinseln, von denen die größere Opureonu oder Otaheiti-Nue (Großtaiti) mit der Matavaïbay bei der Venusspitze und einem Ha-

fen, und die kleinere Tiarrabu und Otaheiti-Iti (Kleintaiti) mit dem kleinen Hafen O-Aipieha. Der Französische Kapitain Duperrey hat im Jahre 1823 die Inseln Clermont-Tonnère, Augier, Freycinet und Lostanges entdeckt; allein von diesen Inseln soll nur Lostange die einzige von Duperrey aufgefunden seyn; denn Clermont Tonnère war schon ein Jahr vorher von dem Brittischen Schiffe Minerva aufgefunden, und Minerva genannt worden; Augier ist Boenecha's Narcisso, und Freycinet wahrscheinlich das Moller Bellinghausens. Auch der Russische Kapitain Bellinghausen hat hier im Jahre 1820 den Archipel Alexander I. mit sehr ungeselligen Einwohnern entdeckt. In Osten von Otaheite liegen eine große Anzahl kleinere, stark bevölkerte Inseln, das Labyrinth genannt. Die Fahrt durch diese Inseln ist aber sehr verwickelt und gefährlich. Das Schiff Good Hope entdeckte im Jahre 1820 die bewohnte Insel David Clark. Die Einwohner der niedrigen oder gefährlichen Inseln, zwischen den Gesellschafts- und Marquesas-Inseln, in der Meeresgegend, die man die böse See und das Labyrinth nennt, treiben Küstenfahrt und Fischerey. Die Inseln zerfallen in drei Gruppen; die mittlere ist Bougainvilles gefährlicher Archipel mit 22, die südöstliche mit 12, und die nordwestliche oder Fleutieus Archipel des bösen Meeres von La Maire und Shouton mit 13 Inseln. Zu den Inseln des bösen Meeres im Nordosten von Otaheite gehören: Die zwei Königs-Georgsinseln, wovon eine Te-Aukea heißt; Insel der fehlgeschlagenen Hoffnung, wo Byron 1765 mit bewaffneter Hand abgewiesen wurde; Hundsinsel, Sonder Grondt, Waterland, Vliegen (Fliegeninsel von Byron 1765 Prince of Wales Insel, und 1803 Dean oder

Danna genannt) Carlshof, im Jahre 1722 von Rogewein, und 1824 vom Kapitain v. Kotzebue gesehen; Pallisersinseln, Aurora und Vesper; Labyrinths Gruppe. Zu den gefährlichen Inseln gehören: Königin Charlotten-Insel, Pfingstinsel oder White-Sundayinsel, Egmontsinsel, Glouceſter, Cumberland, Prinz Wilhelm Heinrichs-Insel, Bird- oder Vogel-Inseln, Adventure- oder Avanture-Insel ꝛc. In der Nähe dieser Inseln entdeckte der Herr v. Kotzebue im Jahre 1824 drei Inseln, die eine von ihm nach der Sloop Predpriätye (Unternehmung) genannt, und die andere nach dem Kapitain Commodore Bellingshausen, und die dritte nach dem ältesten Lieutenant der Sloope Kordukow. Die letzte wurde 1819 auch von dem Französischen Kapitain Freycinet entdeckt. Die Einwohner der Marquesas de Mendoza-Inseln bauen gute Nachen und treiben auch Küstenfahrt. Die 8 neue Marquesas- oder Washingtons-Inseln sind im Jahre 1791 vom Kapitain Ingraham, und im Jahre 1792 vom Kapitain Robert von Boston gesehen und Washington-, so wie vom Französischen Kapitain Marchand 1791 Revolutions-Inseln genannt, vom Englischen Seelieutenant Hergest 1792 aber genauer untersucht, und Sir Henry Martins Islands genannt worden. Die Einwohner derselben sind geschickte Schiffbauer. Im Jahre 1821 haben die vereinigten Staaten Nord-Amerikas auf der Madisons-Insel, vorher Beaux oder Nukahiwa, Ingraham, Federal Island, Sir Henry Martins Island, Adams-Island genannt, ein Fort mit Besatzung errichtet, nachdem der Schiffskapitain Porter bereits am 19ten Novemb. 1815 die Insel im Namen des Freistaats in Besitz genommen hatte. Die Einwohner der Oster- und Pfingstinseln sind gleichfalls geschickte

Schiffbauer, nur fehlt es ihnen an Materialien dazu, auch sind sie sehr arm, und leben zum Theil in unterirdischen Wohnungen. Die Einwohner der Sandwichsinseln bauen seit einigen Jahren Schiffe nach Anleitung Europäischer Schiffbauer. Sie besuchen mit ihren Schiffen häufig die Nordwestküste von Amerika, und bringen dahin Lebensmittel, wofür sie Seeotterfelle einhandeln, die sie nach China versenden wollen, wo auch ihr Sandelholz, ihre Perlen und ihr Perlenmutter vortheilhaft Absatz finden würden. Nach Kamtschatka führen sie Salz und bringen geräucherten Lachs, Taue, Leinen- und Stahlwaaren zurück. Sie besitzen 10 nach Europäischer Art gebauete und ausgerüstete Schiffe von 120 Tonnen, und viele Schoner, die beständig mit Sandelholz und Lebensmitteln zwischen den Inseln fahren, und meistens mit Eingebornen bemannt sind, die am Bord Amerikanischer Schiffe die Reise nach der Nordwestküste Amerikas machen, und als tüchtige Matrosen in ihr Vaterland zurückkehren. Weißes Sandelholz, Perlen, Schweine ꝛc. sind die Waaren, deren Besitz dem Könige ausschließlich zusteht, wogegen er von den Nord-Amerikanern Briggs, Jachten, Hausgeräth, Kleidungsstücke, Wein ꝛc. einhandelt. Diese Inseln sind für alle nach den Nordküsten von Amerika, den Aleutischen Inseln und Kamtschatka segelnden Schiffe sehr gelegen, haben sichere Bayen und bieten vortreffliche Erfrischungsörter dar. Die Seefahrer der vereinigten Staaten von Nord-Amerika besuchen sie jährlich mit 6 — 8 Schiffen auf ihrem Wege nach der Nordwestküste Amerikas, wo sie das Pelzwerk für China eintauschen. Die Menge der in der Karakakuabay auf Olwihi ankommenden Schiffe, und der öftere Handelsverkehr hat einen mächtigen Einfluß auf die Bildung der Insulaner gehabt. Die fremden Schiffe

nehmen frische Lebensmittel, Schlachtvieh, Salz ꝛc. gegen Feuergewehre, andere Europäische Waaren und Dollars ein, welche letztere man selten wieder in Umlauf bringt. Sandelholz, Perlen und Perlenmutter werden hier für den Chinesischen Handel gekauft, womit diese Insulaner selbst einen noch ergiebigern Handel treiben könnten, wie auch schon oben angeführt worden. Die Marine des Königs, aus 60 Schiffen bestehend, wird am Ufer mit großer Sorgfalt aufbewahrt, jedes Schiff steht unter Dach, die Masten und Ruder zur Seite, und die Segel und das Tauwerk in Vorrathshäusern. Die meisten sind Schaluppen und Schoner unter 40 Tonnen Last, alle von seinen einheimischen Zimmerleuten, unter der Leitung des Engländers Boyd, erbauet; nur ein Schiff von 200 Tonnen the lilly Bird genannt, hat er von den Amerikanern erkauft. In seiner Residenz Hanaroora, nahe am Ufer, auf der Landseite von Pallisaden umgeben, hatte er die Brittische Flagge und eine Batterie von Sechzehnpfündern, die zu dem Schiffe lilly Bird gehört. Der König hat Engländer und Amerikaner in seinen Diensten, auch Zimmerleute, Maurer, Schmide, Ziegler, die er durch Schenkungen von Land belohnt. Die größte Insel ist Owaihi, auch Owhyhee oder La Mesa genannt, welche im Jahre 1794 von den Engländern in Besitz genommen worden; auf dieser Insel wurde Cook am 14ten Februar 1779 getödtet. Die Insel Wahu oder Owahu hat den einzig sicheren Hafen Hanna-ruru oder Honarure, weshalb fast alle Schiffe hier beilegen, die das nördliche stille Meer befahren. Die Strongsinsel wurde am 20sten Dec. 1804 von dem Nordamerikanischen Schiffskapitain Crooker entdeckt. Nach Duperrey hat die Insel die gute Rheede Coquille, die Häfen Coquille, Lelé, Berard und Lottin. In der Nähe dieser Insel hat Du-

perrey im Jahre 1824 die Inseln Pelepap, Takai, Aura, Ugai und Mogul entdeckt. Den 18. Febr. 1806 entdeckte eine, der Philippinischen Kompagnie gehörige, und durch D. Joh. Bap. Mondeverdo commandirte, von Manilla nach Lima segelnde, Fregatte eine Inselgruppe von 29 Inseln, welche einen Raum von 10 Stunden von Nordost nach Südost einnehmen. Auch der Weltumsegeler Otto von Kotzebue hat im Jahre 1816 in der Südsee drei neue Inseln entdeckt, die er Rumainzoff, nach dem Urheber und Ausrüster der Expedition, Spiridoff, nach dem Admiral, bei dem Kotzebue mehrere Jahre Adjutant war, und Krusenstern, mit dem er seine erste Reise um die Welt gemacht hat, nennt. Er entdeckte ferner eine lange Inselkette in derselben Gegend, und 2 Inselgruppen. Die erste nannte er nach seinem Schiffe Kurikskette, und die beiden letzten Kutosoffs- und Suwaroffsgruppe. Alle sind waldig, zum Theil unbewohnt und für die Schifffahrt gefährlich.

Ferner entdeckte der Kapitain von Kotzebue im Jahre 1817 im Süden der Sandwichinseln die bewohnte Neujahrsinsel, welche am 1sten Jan. 1817 aufgefunden ward. Die mit derselben parallellaufende Ralikkette ward von Kotzebue die Graf Romanzowsinseln genannt; zusammen 65 Inseln, mit dem Weihnachtshafen. Der Amerikanische Kapitain Arent S. de Peyster hat den 17ten und 18ten Mai 1819 auf dem Wege von Chili nach Ostindien 2 Inselgruppen entdeckt, und solche Elices Gruppe von 11 Inseln, und Peystersinseln benannt. Der Kapitain Sommer hat am 17. December 1823 im Korallenmeer zwei von langen Riffen umgebene Inseln entdeckt, die er Avon nannte. Der Englische Kapitain Hunter entdeckte am 20sten Juli 1823 die bei den Engländern Onacuse, aber

seitdem nach seinem Namen genannte Insel Hunter und nahm sie in Englands Namen in Besitz. Sie haben, wie die übrigen Insel-Einwohner, Piroguen, welche niedlich mit Muscheln verziert sind. Der Englische Kapitain Wight, vom Kriegsschiff Medway, hat am 25sten März die 20 Englische Meilen lange und hohe Insel Roxburgh entdeckt.

Dies wäre nun eine genaue Uebersicht der Schifffahrt und des Seewesens aller Nationen, von den ältesten oder vielmehr frühesten Zeiten an bis auf die jetzige, oder neueste. Man gewahrt hieraus, daß durch die Schifffahrt in den frühesten Zeiten die Handlung und die Wissenschaften und Künste erst ihren Wachsthum erhalten haben; denn was man bei einer Nation, die man zu Schiffe besuchte, in diesen Zweigen Merkwürdiges sah und fand, daß eignete man sich an und brachte es nach der Heimath, um es da wieder zu lehren und auszubreiten; besonders aber ist die Handlung sehr innig mit der Schifffahrt verknüpft, und erstere hat letzterer ihre Vollkommenheit nur allein zu verdanken, und man kann es als gewiß annehmen, daß der Verfall der einen, auch nothwendig den Ruin der andern nach sich ziehen muß, daher beide entweder jederzeit zugleich blühen oder zu Grunde gehen. Aber auch die übrigen Wissenschaften und die freien Künste haben der Schifffahrt unendlich viel zu verdanken, indem beide nur durch dieselbe in den Reichen, wo letztere blüheten in Aufnahme gekommen sind; indem durch die mitgebrachten wissenschaftlichen und Kunstsachen der Sinn und Geschmack von diesen Gegenständen geweckt und genährt worden sind, welches wir schon in der Geschichte der ältesten Völker, der Phönizier, Aegyptier, Griechen, Römer ꝛc. gewahren. Zu den Wissenschaften, welche besonders durch die Schifffahrt bereichert worden sind, gehören: die Naturgeschichte, Na-

turlehre oder Physik, Erdbeschreibung oder Geographie, Geschichte oder Historie, Sprachkunde, Staatswissenschaft, Münzwissenschaft, Alterthumskunde, Völkerkunde oder Ethnologie, Technologie, und die damit verbundenen Wissenschaften, als Astronomie, Botanik, Mineralogie, Statistik, Chemie ꝛc. ꝛc. Ja selbst die Philosophie im eigentlichen Sinne, die Theologie und die Jurisprudenz sind dabei nicht unberücksichtiget geblieben. Von den Künsten sind es die Baukunst, Bildhauerkunst, Malerei ꝛc., welche durch die Schifffahrt besonders befördert worden.

Die Nautik und Handlungswissenschaft sind aber die beiden Zweige, welche die praktische Schifffahrt am meisten vervollkommnet hat, und noch täglich vervollkommnet, weil sie auch in derselben selbst gegründet sind. Die Erfahrung zeigt bei der Handlung, daß dieselbe in einem Seestaate, der beträchtliche Häfen hat, nur dann blühet, wenn die Schifffahrt in demselben auf einen guten Fuß gesetzt ist, und daß dagegen, wo diese versäumt wird, auch die Handlung fällt, wie wir unter Schifffahrt der Deutschen bei der Hansa, sowohl in den mittleren, als neueren Zeiten gesehen haben. Die Regierungen civilisirter Staaten, ja selbst diejenigen, deren Bewohner noch auf einer sehr niedrigen Stufe der Kultur stehen, suchen dieselbe daher mit Recht auf alle nur mögliche Weise zu befördern, sowohl durch schiffbare Flüsse, als auch durch Schiffbarmachung derjenigen Flüsse, die durch irgend ein Behinderniß sich dazu nicht eigneten; durch Anlegung von Kanälen, um dadurch Flüsse und Meere mit einander zu verbinden; durch Anlegung guter Häfen, Schleusen, Leuchthürme ꝛc. Die Verbindung der Flüsse und Meere durch Kanäle zur Erleichterung der Schifffahrt, sowohl im Innern der Staaten selbst, als auch nach aussen hin, findet man schon bei den ältesten Völkern, die sich

mit Schifffahrt und Handel beschäftigten, wie z. B. bei den Aegyptiern, s. Th. 143, S. 492, 499. In Deutschland hatte schon Kaiser Karl der Große bei Kehlheim durch die Altmühl, Regnitz und Pegnitz einen Durchschnitt bis Forchheim zu machen versucht, um auf diese Weise die Donau mit dem Main und Rhein zu vereinigen; Churfürst Friedrich Wilhelm der Große hat die Oder mit der Spree und durch solche mit der Elbe vereiniget. Was Frankreich in dieser Hinsicht gethan hat, ist schon oben, unter Schifffahrt der Franzosen angeführt worden. Auch Leuchthürme findet man schon bei den ältesten Völkern, so wie mehrere andere zweckmäßige Einrichtungen zur Beförderung der Schifffahrt, wie auch schon unter Schifffahrt, Th. 143, und oben angeführt worden. Die wichtigsten Verbesserungen in der Schifffahrt sind aber erst in neuerer Zeit, oder bei den neueren Völkern, als Spanier, Portugiesen, Engländer, Franzosen, Niederländer, Deutsche, Dänen, Schweden, Russen ꝛc. nach der Entdeckung von Amerika, und als man anfing die Erde zu umschiffen, vorgenommen worden, besonders von dem 16ten Jahrhunderte an, wo auch durch die verbesserte Schiffbaukunst die Kriegesflotten eine ganz andere Gestalt bekamen, als bei den alten Völkern. Die Entdeckung von Amerika durch Christoph Columbus gab besonders Veranlassung sich auf die Schifffahrskunde und praktische Schifffahrt zu legen. Auf die Umschiffung der Erde legten sich zuerst besonders die Spanier, Engländer und Holländer, ihnen folgten die Franzosen, Dänen, Russen ꝛc.; so umschiffte die Erde zum ersten Male Ferdinand Magellan im Jahre 1519 innerhalb 1124 Tagen; ihm folgten Franz Drake im Jahre 1557 in 1056 Tagen, Thomas Candisch im Jahre 1586 in 777 Tagen, Simon Cordes aus Rotterdam, im Jahre

1590, und Olivier Nort im Jahre 1599 in 1077 Tagen; Wilhelm Cornelius Schouten im Jahre 1615 in 749 Tagen; Johann Hugen, und Jakob Heremiten im Jahre 1623 in 802 Tagen; J. Byron in den Jahren 1764 und 1765. J. R. Förster in den Jahren 1772 bis 1775; Portlock und Dixon in den Jahren 1785 — 1788; G. Shelvocke in den 1780er Jahren; G. Hamilton in den Jahren 1790 — 92; A. J. v. Krusenstern in den Jahren 1803—1806. — Noch haben Entdeckungs Reisen nach Australien ꝛc. unternommen von Marion und Düclesmeur in den Jahren 1771 und 1772; J. Cooke in den Jahren 1776 bis 1780; la Perouse in den Jahren 1785 bis 1788; Vanoouver in den Jahren 1790 bis 1795; la Billardière in den Jahren 1791 bis 1794; Bligh, Surville, Broughton in den Jahren 1795 bis 1798; Hearne, Mackenzie in den Jahren 1789 bis 1793; Humbold und Bonpland in den Jahren 1799 bis 1804; Omais, Otto v. Kotzebue ꝛc. ꝛc. Durch diese Entdeckungs-Reisen und Umschiffung der Erde sind uns nun eine so große Anzahl von Ländern und Völkern bekannt geworden, durch deren Produkte und Industrie die Schifffahrt der Europäer wieder einen neuen Schwung erhalten hat. Ferner hat man in neueren Zeiten eine besondere Aufmerksamkeit auf die Schiffbarmachung der Flüsse, auf Anlegung von Kanälen zur Verbindung der Flüsse und Meere ꝛc. verwandt. So ließ Ludwig der Vierzehnte einen großen Kanal durch Guienne und Languedok machen, um das Mittelländische Meer mit dem Atlantischen zu vereinigen. Durch Handelsgesellschaften, wie Th. 143, und oben, unter Schifffahrt der Spanier, Engländer, Franzosen, Niederländer ꝛc. ꝛc. angeführt worden; durch Steuerung

der Kaperey in Friedenszeiten; durch zweckmäßige Aufstellung von Warnungszeichen in der Nähe der Felsenbänke, Sandbänke, Riffe, Untiefen ꝛc. und besonders in der neuesten Zeit durch die Erfindung Schiffe mittelst Dämpfe zu treiben, welches einen ganz neuen Zweig der Schifffahrt, nämlich die Dampfschifffahrt erzeugt hat. Sie ist eine der glücklichsten Erfindungen, indem man Schiffe, ungeachtet des Windes, nach allen Richtungen in der größten Schnelle forttreiben kann. Wie sehr die Schifffahrt in neuerer Zeit vervollkommnet ist, geht schon daraus hervor, daß man bei den Neueren bei weitem nicht so viele Schiffbrüche findet, als bei den alten Reisebeschreibern. Die häufigen Seefahrten der Neueren auf offenem Meere haben zur Kunde desselben unendlich viel beigetragen. Die Meerenge von Messina, so berühmt durch die fürchterlichen Schilderungen der alten Dichter und Geschichtschreiber, hat jetzt ihre ganze Furchtbarkeit verloren; denn die Englische Flotte segelte im Juny des Jahres 1798 hindurch, obgleich das Toben der Fluthen bei der Scilla und der Charybdis nach Spallanzani noch jetzt besteht. Die Scilla ist nämlich ein hoher Felsen an den Küsten von Kalabrien, welche der Stadt Messina gerade gegenüber liegt, und senkrecht aus den Fluthen steigt, in dessen Fuß viele unter der Wasserfläche liegende Höhlen sich befinden, in welche die Wellen mit eindringen, an den Wänden sich brechen, sprudeln und schäumen, und ein dem Bellen der Hunde nicht unähnliches Getöse verursachen, das schon in beträchtlicher Entfernung gehört wird. Ebbe und Fluth, die im Mittelmeere sonst so geringe sind, werden hier durch den beengten Raum sehr heftig. Bei stillem Wetter fließt jene regelmäßig von Nord, diese von Süd in die Meerenge. Ist der Strom, Rema genannt, mit dem

Winde gleichlaufend, so hat das Schiff nichts zu befürchten; denn sind sie entgegen, so wird und kann es nicht einsegeln, sind sie aber günstig, so treibt es mit der Schnelligkeit des Vogelfluges durch die Meerenge. Die Strömung ist dann so heftig, daß das Tiefloth auf der Oberfläche schwimmt; schwere Taue von 22 Zoll Dicke wie Bindfaden zerreißen, und die Anker augenblicklich zerschmettert werden. Sind Strom und Wind sich entgegen, so wird das Schiff, das mit günstigem Winde in die Meerenge einsegelte, von dem widrigen Winde weggerissen, und an den Felsen Scilla geschleudert, oder auf die nahen Sandbänke getrieben. Außerdem giebt es nahe an der Scilla mehrere streitende Wasserzüge, von welchem der gefährlichste längs der Nordküste Siciliens herströmt und durch sein Zusammentreffen mit einem andern, der an der Küste Kalabriens herabfließt, eine heftige Bewegung verursacht, welche durch die Reihen von Klippen auf dem Grunde in der Mitte des Kanals noch gefährlicher wird. Da jedoch der Strom nicht die ganze Breite derselben einnimmt, sondern sich mannigfaltig schlängelt, so wissen die sachkundigen Lootsen, welche Tag und Nacht am Ufer von Messina bereit sind, auf den ersten Kanonenschuß des Hülfe fordernden Schiffes herbeizueilen, geschickt auszuweichen, und vermittelst einer kleinen Barke dasselbe hindurch zu leiten. Ohne diese Hülfe läuft auch der erfahrenste Steuermann die größte Gefahr zu scheitern. — Die Charybdis liegt in Sicilien, 9 Italienische Meilen von der Scilla zwischen einer schmalen Landzunge, Punta sacra genannt, welche den Hafen von Messina bildet, und einer andern Calofaro, auf welcher ein Leuchthurm steht. Ein Umkreis von höchstens 100 Fuß begränzt sie. Innerhalb befindet sich keine Spur von Höhlungen, wohl aber eine immerwährende Be-

wegung des unruhigen Wassers, welches auf- und niederwallt, bald anschlägt, bald zurückgeworfen wird. Die größte Tiefe beträgt 500 Fuß, und jenseits dem Umfange der Charybdis, gegen die Mitte des Kanals, noch einmal so viel. Ueber die Charybdis ist oft Streit gewesen; wie Homer sie beschreibt, ist sie nicht mehr zu finden; denn nirgends ist der niedrige Fels, dessen er gleich nach Beschreibung der Scilla, im Gegensatz von dieser, erwähnt. Nach Cluver, welcher zwar zugiebt, daß die Homerische Charybdis, nach des Dichters Erzählung, der Scilla gegenüber gelegen haben müsse, am Vorgebirge des Pelorus, jetzt Capo di Faro, soll der Meerstrudel, der vor dem Leuchthurme von Messina ist, die wahre Charybdis seyn, weil er den von Homer nicht an dem angegebenen Orte fand. Nach dem Grafen zu Stollberg, Friedrich Leopold,*) soll der Homerische Meerstrudel sich wohl daselbst befunden, und jeder Fischer von Scilla, von Capo di Faro, und von Messina ihn kennen; er ist vor dem Capo di Faro der Scilla gegenüber. Die Schiffer nennen sowohl diesen Strudel, als den bei Messina Galofaro, den letzten auch la Rema. Nach dem genannten Schriftsteller soll der Name Galofaro Griechischen Ursprungs seyn, zusammengesetzt aus dem Griechischen kalos schön, und Pharos ein Leuchthurm. Beide Strudel sind bei den Leuchthürmen, deren einer vor Messina steht, der andere vor Capo di Faro. Die Charybdis hat zu keiner Zeit, selbst nicht bei der stürmischten Witterung, das Ansehen eines Strudels, der die Schiffe an sich und in die Tiefe zieht, vielmehr treibt sie die Schiffe in einer beträchtlichen Entfernung von sich; nur bei heftigem Südwinde und starkem Strome erfolgen drei bis vier kleine Wirbel, und bei dem Brausen

*) Reise in Deutschland, der Schweiz, Italien und Sicilien von Friedrich Leopold Graf zu Stollberg, 3r Bd. Königsberg und Leipzig, 1794, S. 256.

und heftigem Wellenschlage können kleine Fahrzeuge leicht überwältigt werden und zu Grunde gehen; geräht ein großes Schiff in diese Wellen, so wirbelt sich augenblicklich der Wind in den Segeln und macht ihren Gebrauch unmöglich. Wenn ein Schiff der Wuth der Charybdis entrinnt, und durch die Fluth und einen starken Südwind an den nördlichen Eingang der Straße getrieben wird, so kann es glücklich der Gefahr entgehen, wenn sich anders kein zu widriger Wind entgegensetzt, geschieht dies aber, so wird es von der geraden Bahn abgetrieben und wird das Spiel zweier Winde und der Ströme, kann also weder zurück noch vorwärts. Zuweilen bricht wohl auch ein Landwind aus einer Kluft in Kalabrien hervor, welcher das Schiff gegen die Felsen oder Scilla schleudert, wenn nicht von den Lootsen schleunige Hülfe erfolgt. Daher der bekannte Spruch: Incidit in Scillam qui vult vitare Charybdim. — Wer die Charybdis zu entgehen sucht, geräth in die Scilla; — auch wird man sich erinnern, daß die Circe den Odysseus warnt, daß er um die Scilla und die ihr nahen Klippen im Meere zu vermeiden, dem Strudel der Homerischen Charybdis zu nahe käme. Ein nicht weniger merkwürdiges Phänomen bei der Schifffahrt ist der leuchtende Schein, der sich auf der Oberfläche des Oceans in allen Gegenden desselben verbreitet, so bald der Tag verschwindet. Man nennt es das Feuer oder Funkeln der See. Eckeberg fand im Jahre 1770 im Indischen Ocean die Oberfläche des Meeres so weiß, wie eine Strecke gefrornes, mit Schnee bedecktes Wasser. Dieses Licht, das in einzelnen Wassertropfen dem Leuchten des Glühwürmchens gleicht, ist in ganz stillem Wasser selten bemerkbar; jedoch geschieht es zuweilen bei lang anhaltenden Windstillen, daß dasselben wie tausendfältige, auf der ganzen Oberfläche der

See zerstreute Sterne funkelt, und ein sehr schönes Schauspiel gewährt; man bemerkt aber gewöhnlich diesen Glanz nur da, wo das Wasser mehr oder weniger in Bewegung ist; an der Spitze der Wellen, welche auf sich selbst zurückfallen, oder durch den Vordertheil der Schiffe durchschnitten und schäumend fortgestoßen werden; in den Wirbeln, die sich beständig um das Steuerruder großer und kleiner Fahrzeuge winden, welche im Fortsegeln wieder hinter sich eine leuchtende Furche zurücklassen, die nur langsam verschwindet. Wenn die stürmischen Meereswogen an die Küsten, vorzüglich an Felsenriffe schlagen und schäumend zerstieben, so vermehrt sich dieser Schimmer längs dem Strande, und daher nennt man wahrscheinlich dieses gefährliche Toben der See die Brandung. Woher eigentlich dieses Glänzen der See kommt, ist noch nicht hinlänglich entschieden. Ueber das Meer, dessen Eigenschaften ꝛc. s. diesen Artikel, Th. 86, S. 710 u. f.

Wie ganz anders muß in neuerer Zeit der Anblick eines Hafens seyn, gegen die Ansicht eines aus der älteren Zeit. Die verschiedenen Flaggen und Wimpel; die ankommenden Schiffe mit gespannten Segeln, dem verschiedenen Rundholze und den Tauen, kurz Alles, was den Alten nicht bekannt war, oder wovon sie doch keinen rechten Gebrauch zu machen wußten, gewährt bei den Neuern einen imposanten Anblick auf dem Meere und in den Häfen. Thellung von Courtlary *) entwirft uns davon ein sehr lebhaftes Bild: Er sagt:

„Eine Rheede, ein Seehafen, bieten die lebhaftesten, die interessantesten Scenen rastloser Thätigkeit und Betriebsamkeit dar. Bald kommen Schiffe an, bald segeln andere ab, und gewähren durch

*) Darstellung der Marine ꝛc. Zürich u. Leipz., 1808. S. 142 u. f.

die Verschiedenheit ihrer Flaggen und Wimpel ein sehr unterhaltendes Schauspiel. Die Kanonenschüsse, womit sie begrüßen oder Abschied nehmen, oder bedankt werden, hallen von den umliegenden Gestaden zurück. Hier wird ein Schiff aus dem Hafen bugsirt, weil es die Zeit der Ebbe versäumt hat, und doch den zur Abfahrt günstigen Wind benutzen möchte; dort auf dem äussersten Rande des hohen Hafendammes steht eine Gruppe von Männern, Weibern und Kindern, die voll harrender Sehnsucht und mit unverwandten Augen nach einer heranrudernden Schaluppe blicken, die von dem Fahrzeuge kommt, das so eben den Anker fallen ließ. Andere winken jenem absegelnden Ostindienfahrer mit Hüten und Schnupftüchern Lebewohl und gute Reise! nach. Links ist eine Brigantine beschäftiget den Anker zu lichten. Durch eine Signalflagge und einen Kanonenschuß bedeutet sie ihrem noch am Leben befindlichen Boote, seine Rückkunft zu beschleunigen und den erwarteten Lootsen an Bord zu bringen. Rechts sind mehrere Handelsschiffe beschäftiget, entweder die mitgebrachten Güter zu entladen, oder zur bevorstehenden Seereise Ladung und Lebensmittel einzunehmen. Kleine Fahrzeuge, Schaluppen und Böte wogen segelnd oder mit taktmäßigem Ruderschlage in beständiger Geschäftigkeit zwischen größeren Schiffen hin und her. Nahe am Hafen liegen die Arsenale und Magazine der Admiralität. In den geräumigen Vorhöfen gewahrt man in weiter Ausdehnung hier mehrere hundert Kanonen nach ihrem verschiedenem Kaliber geordnet; da eine eben so lange Reihe von Ankern verschiedener Größe; dort aufgestellte Kugeln; weiter hin längs den Gebäuden unter den langen Schirmdächern aufgeschichte Masten, Stängen, Raaen und ande-

res Holzwerk. Jenseits der Gebäude sind die Schiffswerfte, wo mehrere Fahrzeuge auf dem Stapel liegen. Jenes Linienschiff ist bald zum Ablaufen fertig, jene Fregatte kaum angefangen. Dort, wo der dicke Rauch emporwallt, werden die auf der Seite liegende alten Schiffe gekalfatert, andere sonst ausgebessert. Das bedeutende Gehämmer der Schiffszimmerleute; das lärmende Gewimmel der Arbeiter und Seeleute; das dumpfe Getöse der Menschenmenge; Alles athmet Liebe und Regsamkeit, und erzeugt einen angenehmen Taumel, der noch lange fortdauert, nachdem man sich vom Hafen entfernt hat; denn die Stadt selbst erinnert beständig an diesen zurück. Der Fischmarkt wimmelt von einer erstaunlichen Menge größtentheils lebendiger Fische, Seekrebse, Austern, Muscheln und anderer Seegeschöpfe, die an Größe, Gestalt und Farbe unendlich verschieden sind. Waaren aus allen Gegenden der Erde werden überall auf die anlockendste Weise zum Kauf ausgestellt. Die Straßen sind von Kaufleuten, Juden, Matrosen, Soldaten, Lastträgern, Fuhrleuten, Frachtwagen und Schiebkarren angefüllt. Man hört um sich her von Bengalen, von Batavia, von Guadeloupe, von Surinam sprechen, als ob sie ganz in der Nähe lägen. Die fremdartigen Trachten, Farben und Sprachen von Menschen aus allen Welttheilen befördern und erhöhen die Illusion; man glaubt mehrere tausend Meilen von Europa entfernt zu seyn, und befindet sich — in London, Amsterdam, Marseille."

Die Schiffe gehen auf der Rheede vor Anker, um entweder auf einen günstigen Wind, oder auf die Ebbe und Fluth zum Ein- und Aussegeln oder auf einen Lootsen zu warten: s. auch Th. 143, S.

222. Auf der Rheede sind die Schaluppen und Böte fast unaufhörlich in Thätigkeit und unterhalten die Verbindung mit dem Hafen. Wenn eine Expedition sich zur Fahrt rüstet und absegeln will, z. B. eine Fregatte, so wird mit dem Donner des Morgenschusses die ganze Schiffsmannschaft geweckt. Nachdem sie ihre Hängematten heraufgebracht und in die Finknetze gelegt, sich gewaschen und gekämmt, und das Schiff gereiniget hat, so wird zum Frühstück geläutet und gegessen. Wenn abgegessen worden, werden die Schaluppen und Böte ausgesetzt, und dann, so viel man davon entbehren kann, mit allen leeren Wasser- und Biertonnen ans Land geschickt, um sie anzufüllen. Da es sehr wichtig ist, die Gesundheit der Schiffsmannschaft auf alle mögliche Weise zu befördern, so wird erst Alles auf! gerufen und dann alle Stückpforten und Luken der Zwischendecke genau geschlossen; dann die Decken, den Fußboden und die Borde mit Essig besprengt, und dann mit gehöriger Vorsicht Feuerwerk abgebrannt. Wenn dieses verrichtet worden, so wird auch noch die letzte Luke geschlossen, und erst nach einer halben Stunde werden die Luken und Stückpforten wieder geöffnet. Nach einiger Zeit wird durch die Luftpumpen oder durch das Windsegel frische Luft ins Zwischendeck gebracht; auch wird das verdorbene Wasser, welches sich im untersten Schiffsraume befindet, jeden Morgen heraus gepumpt, und durch die Krane frisches Wasser eingelassen. Alles ist schon veranstaltet, um die Schiffe mit Lebensmitteln zu entladen, und sobald dieselben an Bord gelegt haben, geschieht solches mit der größten Thätigkeit. Kaum sind die entladenen Fahrzeuge fortgesegelt, als die Schaluppen mit Wasser und Bier anlangen und sofort entladen werden. Jetzt wird zum Mittagsessen geläutet, und hierauf noch zwei Schaluppen ans Land gesandt, wovon die eine die

letzten Wassertonnen, um noch gefüllt zu werden, an Bord hat, die andere aber mit verschiedenem Gepäck ꝛc. beladen ist, um sich dessen am Bord des Schiffes zu entledigen. Der Segelmacher muß nun noch diejenigen Segel, welche noch angeschlagen werden müssen, aus der Segelkammer herausbringen, welches er auch mit seinen Gehülfen und mehreren zugegebenen Matrosen sogleich bewerkstelliget, wo sie dann unter Aufsicht des Bootsmanns, des Schiemanns und ihrer Maaten mit dem dazu gehörigen Tau- und Takelwerk versehen und an die Raaen und Stagen befestiget werden. Bei günstigem Winde kann die Flotte noch an demselben Tage unter Segel gehen. Der Befehl wird gegeben zu lichten. Gehören mehrere Schiffe zur Expedition, so machen alle Schiffe, die dieses Signal angeht, und welche durch die Signalwimpel, die ihnen ausschließlich angeeignet, bezeichnet sind, Kontrasignal, und befolgen dann die erhaltene Ordre; die übrigen Fahrzeuge bleiben aber ruhig vor Anker liegen. Der erste Lieutenant begiebt sich aufs Zwischendeck, um Alles, was das Ankertau, den Kabelring, und die untere Spille betrifft und dabei zu arbeiten hat, anzuordnen und in Thätigkeit zu setzen. Der Profos legt den Kabelring um die Spille und auf die Rollen, um und über welche er läuft, und sorgt dafür, daß er sich nicht verwickelt, sondern klar bleibt; der erste Schiemannsmaat und seine Backsmannschaft sind unten im Kabelraume, um das Ankertau, nach Maaßgabe, daß es eingewunden wird, in Ordnung aufzulegen; der erste Bootsmannsmaat mit seinem Backsvolke schießt dasselbe nach und nach zu; die Konstabeln sind beauftragt das Ankertau an den Kabelring anzubinden, und ein Matrose hat die Aufsicht bei dem Umdrehen der Spille. Der Kapitain ordnet alles dasjenige an, was die obere Spille betrifft, ein Matrose hat auch hier die Auf-

sicht beim Umdrehen, welches an beiden Spillen durch die unbefahrnen Matrosen und Mariniers geschieht. Der Schiffer und sein Gehülfe sind auf dem Back, wo sie nebst dem Bootsmann und seinen Gasten Anstalten machen, um den aufgewundenen Anker auf das Schiffsbord zu legen. Die zur Expedition mit angestellten Lieutenants halten sich bald bei der einen, bald bei der andern dieser Arbeiten auf, um solche zu betreiben. Wenn der Anker gelichtet und auf seiner Stelle ist, wird Alles, was dazu gedient hat, wieder in Ordnung gebracht. Nachdem dies geschehen, wird der ganzen Schiffsmannschaft, Mann für Mann, ein Glas Branntwein eingeschenkt, weil sie schon stark gearbeitet hat, und sich noch mehr anstrengen muß, weil das Ankerlichten eine schwere ermüdende Arbeit ist. Bei dem günstigem Winde wird von dem Befehlshaber der Fregatte das Zeichen gegeben, den noch haftenden Anker auf und nieder zu winden. Gehören mehrere Schiffe zur Expedition, so wird den im Hafen befindlichen Lootsen das Zeichen gegeben, sich an Bord der Fregatte zu begeben, wo ihnen die Schiffe angezeigt werden, welche sie auslootsen sollen, Beides geschieht ohne Zeitversäumniß. Es erfolgt nun das Signal die Anker zu lichten und unter Segel zu gehen. Die Officiere, Deckofficiere, und die übrige Schiffsmannschaft vertheilen sich, wie oben beim Teyankerlichten bemerkt worden; sobald aber der Anker den Grund nicht mehr berührt, folglich das Schiff zu treiben anfängt, so begiebt sich der zweite Bootsmannsmaat mit den Marsgasten in die große Marse; der zweite Schiemannsmaat mit seinen Marsgasten in die Vormarse; der erste Quartiermeister mit zwei Mann in die Kreuzmarse. Am Steuerruder ist der wachhabende Steuermann mit zwei Matrosen; ein anderer Steuermann mit einigen Matrosen sind auf der großen Rüste und wer-

sen beständig das Handloth. Während man mit dem Ankerlichten beschäftiget ist, wird noch ein Kadet mit der kleinen Schaluppe ans Land geschickt, welcher den Befehl hat, die Briefe sogleich auf die Post zu besorgen, sogleich zurückzukommen, und die noch mit den Wasserfässern am Lande befindliche Schaluppe mit zu bringen. Der Kadet, welcher letztere kommandirt, wenn er sich zu lange verweilt hat, bekommt gleich nach seiner Ankunft Arrest, und der Quartiermeister wird in Fesseln gelegt, weil die strengste Subordination, ohne Nachsicht, bei dem Seedienste seyn muß. Die Wassertonnen werden unvorzüglich aus der Schaluppe an Bord und in den Raum gebracht. Sobald die Fregatte wirklich unter Segel ist, so salutirt sie die Rheede mit einer bestimmten Anzahl von Kanonenschüssen, welche von den zurückbleibenden Schiffen vom Range beantwortet werden. Nachdem die Flotte, wenn mehrere Schiffe zur Expedition bestimmt sind, die Rheede verlassen hat, läßt der Kapitain den Stander am großen Maste aufhissen. Wenn die Flotte die offene See erreicht hat, so werden die Lootsen mit einem Zeugniß entlassen, und fahren in ihrem eigenen mitgebrachten Boote, welches sie, einen nach dem andern, an Bord nimmt, ans Land zurück. Wenn der Wind zwar eine günstige Richtung zum Aussegeln aus der Rheede hat, dabei aber sehr schwach ist, so wird zum Auslaufen der Flotte die Ebbezeit benutzt; um aber die Schiffe besser leiten zu können, setzen die Schiffer die Vormarssegel bei; denn bei dem bloßen Abtreiben hat das Steuerruder beinahe keine Wirksamkeit, indem die Strömung von hinten auf dasselbe drückt, dadurch getheilt wird, und excentrisch vom Schiffe abfließt. Sobald aber die Flotte die offene See erreicht hat, werden mehr Segel beigesetzt, und jedes Schiff sucht in die Nähe, und wo möglich in das

Kielwasser desjenigen Schiffes zu kommen, welches vor ihm segelt. Wenn nun der letzte Anker gelichtet und an Backbordsseite auf dem Bug befestiget, auch Alles wieder in Ordnung gebracht ist, was jederzeit sogleich nach dem Gebrauche geschehen muß, so wird abgespeiset und nachher die Wache bestellt. Die übrige Mannschaft begiebt sich zur Ruhe, eben so unbesorgt, als da noch das Schiff auf der Rheede vor zwei Ankern und durch die umliegenden Gestade vor Stürmen gesichert lag. Der Lieutenant mit der ihm untergeordneten Mannschaft kommt nun auf die Wache, welche von jetzt an nur vier Stunden dauert, die er, wie auch die mit ihm wachhabenden Kadetten, auf dem Halbdeck zubringen muß, bis sie um Mitternach von denen der Reihe nach auf sie folgenden Officier und Kadetten, gleich wie die übrige Mannschaft der Wache, abgelöset werden. Die Uebernahme geschieht zwar mit eben so großer Genauigkeit in der Sache; allein mit weniger Zeremonie, als auf der Rheede; denn nur der Officier, welcher die erste Wache hat, begiebt sich zum Kapitain, um seine Befehle und die Parole zu empfangen; und nur bei Tage, oder wenn etwas Ausserordentliches vorfällt wird in der Nacht Raport gemacht. Alles übrige wird auf nachstehende Weise auf dem Halbdeck abgethan: Bei der Ablösung müssen die Officiere, Kadetten und Steuerleute sich alle Umstände mündlich oder noch besser schriftlich übergeben lassen, auch solche selbst nachlesen, um sich Alles recht eigen zu machen, weil sie für Alles, was dabei vorfällt, verantwortlich sind. Der Officier und die Steuerleute müssen sowohl die erhaltenen Befehle, als Alles, was während der Wache vorfällt, genau auf die Schiefertafel schreiben. Die vorzüglichsten Umstände sind folgende: Die Richtung und Stärke des Windes, die Art der Luft, die Richtung und Schnelligkeit der Fahrt, die Tiefe

und Beschaffenheit des Meergrundes, die Astronomischen Beobachtungen und ihre Resultate. Die Signale anderer Schiffe, nebst Allem, was auf denselben oder auf dem eigenen Schiffe vorfällt; die Entdeckung von Küsten nebst ihrer Peilung und Benennung; die Entdeckung oder Begegnung anderer Fahrzeuge, ob und was man mit ihnen gesprochen ꝛc. Nur dem Unkundigen können diese Umstände geringfügig vorkommen; allein sie sind auf offenem Meere von der größten Wichtigkeit, da sie theils einzeln, theils in Verbindung mit den übrigen dazu dienen, in vorkommenden Fällen das Urtheil über das Betragen des Befehlshabers einer Flotte oder eines Schiffes zu leiten und zu berichtigen. Die Steuerleute haben diese, während ihrer Wache eintretenden, Umstände wohl zu beobachten; dieserhalb dürfen sie die Höhenmessung der Sonne und der Gestirne, und die Peilung oder Beobachtung des Landes nicht versäumen; das Senkbley müssen sie oft werfen, alle Stunden einmal, und bei vermehrter Schnelligkeit des Laufs, vorzüglich in der Nordsee, zweimal taggen; den Officier erinnern, wenn etwas verrichtet werden muß, z. B. wenn man wenden soll, wenn man Signale, Land oder Schiffe entdeckt, wenn Schaluppen ankommen, oder wenn sonst etwas vorfällt, welches er wissen muß. Alles das müssen sie endlich den sie ablösenden Kameraden umständlich und deutlich übergeben. Auch die übrigen Deckofficiere und Mannschaften müssen sich den Zustand Alles dessen, was sie besonders angeht, genau anzeigen lassen, und im Fall die Sachen anders befunden werden, oder nicht Alles übergeben worden wäre, müssen sie sogleich dem Dekofficiere, und dieser dem Lieutenant davon Raport machen. Die Wache ist auf offener See stärker, als auf der Rheede, damit, ohne die übrige Mannschaft zu beunruhigen, genug

Leute bei der Hand seien, die gewöhnlichen Dienste zu verrichten. Diese werden dabei überall wohl vertheilt, damit nicht an einer Stelle zu viel und an andern zu wenig Leute seien. Während der Wache müssen die Verzeichnisse der dazu gehörigen Mannschaft mehrere Male abgelesen, und diejenigen, die nicht gegenwärtig sind, und sich weggeschlichen haben, nach Umständen bestraft werden. Damit nichts von Allem, was innerhalb des Gesichtskreises vorfällt, der Aufmerksamkeit der Wache entgehe, so ist der Officier befugt, so viele Auskuker, und wohin er will, auszustellen, als er für gut findet, und diese sind gehalten, eben so wie die Schildwachen, alle halbe Stunden: Alles wohl! zu rufen. Wenn der Officier die Runde macht, so muß er darauf sehen, daß die Laternen am Schiffbord oder an den Deckbalken zwischen den Kanonen hängen, und daß überhaupt bei den Batterien Alles was hinderlich seyn könnte, weggeräumt, und in den untern Schiffsraum gebracht werde; daß alle bei einem Angriff nöthigen Geräthe zur Hand, und die Hängmatten der wachhabenden Schiffsmannschaft zusammengebunden seien, und daß solche, im Fall ein fremdes Schiff entdeckt würde, sogleich heraufgebracht, damit verschanzt, und Alles zum Gefecht vorbereitet werde. Wenn demnach bei etwas stürmischer Witterung die Kanonen zur Vorsorge mit noch mehrerem, als dem gewöhnlichen Tauwerke, festgebunden sind, so wird jenes sogleich wieder weggenommen, damit der Gebrauch des Geschützes durch nichts verzögert werde. Bei unerwarteten Zufällen ist der wachhabende Officier, ohne weitere Erlaubniß nöthig zu haben, auch befugt den Kurs zu verändern, mehr Segel beizusetzen oder solche zu vermindern, um in der Flotte seinen Stand beizubehalten und weder vorzuprellen, noch zurückzubleiben, und andere erforderliche Ma-

növer auszuführen. Von allem diesem, und wenn des Nachts Arbeiten oder Bewegungen vorkommen, wobei die ganze Mannschaft gegenwärtig seyn muß, hat jedoch der Lieutenant sogleich an den Kapitain Raport zu machen. Diese Meldungen haben aber keinesweges zur Absicht, daß der Kapitain sich selbst herauf bemühe, um das Nöthige anzuordnen, sondern bloß, daß er jederzeit von Allem unterrichtet sei. Der Kapitain soll überhaupt, so wenig als möglich, in die Details der Schiffsführung eingehen, und beim Los- und Festmachen, Refen, Vermehren, Vermindern, und sonst Verändern der Segel, beim Wenden und Kursverändern, und dergleichen selbst thätig und gegenwärtig seyn, sondern dies den übrigen Officieren überlassen, welche dadurch sowohl an Sachkunde, als im Vertrauen der Schiffsmannschaft gewinnen. Denn die wahre Kunst zu befehlen besteht nicht darin, Alles selbst thun zu wollen, sondern in scheinbarer Unthätigkeit zu überlegen, zu bestimmen, und dann durch Andere ausführen zu lassen. Nur bei großen Gelegenheiten, beim Ankerwerfen, beim Absegeln, beim Nachjagen des Feindes, im Treffen, im Sturm, muß er selbst erscheinen, welches dann um so mehr auf die Schiffsmannschaft oder Schiffsbesatzung wirkt, und sie zur Thätigkeit antreibt, je seltener sie ihn sonst zu Gesicht bekommt, und folglich eine größere Wichtigkeit auf seine Gegenwart und das sie veranlassende Geschäft legt. Die Flotte segelt nun langsam mit einem schwachen Nordwinde nach Südwest. Man denke sich nun bei einer mondhellen Nacht ein solches Schauspiel, wie das Segeln mehrerer Schiffe vom Range, oder einer Flotte auf dem glänzenden Meere, wo bei schwachem oder sanftem Winde, die kleinen Wellen glänzend auf der Wasserfläche spielen, und am Buge der Schiffe plätschern. Der hellere oder dumpfere Glockenschlag,

der schneidende Ton der Pfeifen, wodurch die Deckofficiere, die Kraft der arbeitenden Mannschaft in einen Ruck vereinigen und dadurch verstärken; der Ruf: Alles wohl! der Auskuker und Schildwachen unterbrechen von Zeit zu Zeit die nächtliche Stille. Nach und nach legt sich der Wind nach Nordwest, welches man bald am Flattern oder Lebendigwerden der Segel bemerkt, und nach Maaßgabe, daß er sich verändert, werden die Halsen des Fokfegels am Steuerbord zugezogen, und die Schoten und Brassen desselben, und die der übrigen Segel am Backbord mehr angeholt, damit der Wind dieselben vollständig oder voll halte. So setzt die Flotte ihren Lauf fort. Längst ist nun schon das letzte Nachtfeuer, das auf den vaterländischen Küsten den fern heransegelnden Schiffen in der Dunkelheit zum Wegweiser dient, unter dem Horizont verschwunden. Rund um, in unbegränzter Ferne bildet der Ocean eine schwarze Fläche, auf welcher nur hier und da der Widerschein des Mondes oder der Sterne zittert, oder der Schaum in der Furche des Kielwassers funkelt. Im Osten dämmert der frühe Morgen herauf; nach und nach röthet sich der westliche Schein, plötzlich durchhallt der Donner des Morgenschusses die Lüfte, der Alles zu Leben und Thätigkeit ruft. Nachdem zuerst, wie gewöhnlich, für die Reinlichkeit der Leute und des Schiffes gesorgt, und Alles an seine Stelle geordnet ist, werden die Stückpforten des Zwischendecks geöffnet, welches wegen der Gesundheit des Schiffsvolks und schnelleren Vorbereitung zum Gefecht nicht unterlassen werden darf, wenn es die Bewegung der See nur einigermaßen erlaubt; dann wird durch Glockengeläute die Mannschaft zur Morgenkost versammelt. Während sich diese zu neuen Arbeiten stärkt, und der Lieutenant sich dabei einige Augenblicke verweilt, wird diesem gemeldet, daß meh-

rere Signale vom Hauptschiffe wehen. Mit beflügelten Schritten besteigt er das Halbdeck, wo schon das Gegensignal aufgezogen ist. Auch der Kapitain, die übrigen Officiere und Kadetten kommen, theils von Diensteifer getrieben, theils durch Neugier gelockt, dahin; denn nirgends ist letztere so lebhaft, als da, wo sie selten Befriedigung findet. Wenn die Schiffe angegriffen werden sollten, oder vielmehr ein Angriff vermuthet wird, so werden daraus Kolonnen formiert. Es wird nun sogleich: Ueberall! gerufen, um diesen Befehl zu vollziehen. Um die bei dieser Bewegung nöthigen Wendungen zu machen, werden die Leute, sobald Alles herauf ist, nach den Wendrollen auf ihre Posten gestellt, und ihnen das nachbenannte Tauwerk in die Hand gegeben, um sich auf das Kommando sogleich in Thätigkeit zu setzen. Auf dem Halbdeck wird der wachhabende Quartiermeister mit 65 unbefahrnen Matrosen und Soldaten an die Lufbrassen des großen und Focksegels, und 6 an die Leibrassen eben dieser und der Marssegel gestellt; die ersteren um anzuziehen, die letzteren um loszumachen und nachzuschießen, weil man sie sonst an der Luvseite nicht anziehen könnte; ein Matrose macht zu gleichem Zwecke aussen am Bord die Schoten los. Die Kadetten, die nicht die Wache oder andere Aufträge haben. Die Gehülfen am Steuerrade und die Schiffsjungen handhaben die verschiedenen Taue des Kreuzsegels, wobei einer der jüngeren Steuerleute die Aufsicht hat. Der Obersteuermann hat das Auge auf den Kompaß und auf die Wendung, die beiden andern drehen das Steuerrad. Auf dem Back stellt der Schiemann bei jeder Schote des Klüfers, des Vorstänge-Stagsegels, und an jede Boyleine des Focks- und des Vormarssegels einen kundigen Matrosen, um loszuwerfen, und an die Boyleinen derselben Segel an der Gegenseite 16 Matrosen, um

sie anzuholen; bei den Geytauen des Focks an jeder Seite 3 Matrosen. Die übrigen Deckofficiere sind im Kühl vertheilt, um daselbst die verschiedenen Posten mit Leuten zu versehen und den Arbeiten vorzustehen. An der Leiseite 24 Mann um den großen Hals, und 28 um die großen Boyleinen und Mars-Boyleinen anzuziehen; 1 Mann beim großen Schot, und 1 Mann bei der Marsbrasse, um beide loszuwerfen; 16 Mann um den Fockhals anzuholen; 1 Mann beim Fockschot, und Stagsegelschoten, und 1 Mann bei der Vormarsbrasse, um alle drei loszumachen. An der Lufseite 10 Mann, um den großen Schoot anzuziehen; 1 Mann beim großen Hals, und 1 Mann bei den großen und Marsboyleinen, um solche loszuwerfen; die Konstabelsmaaten mit 2 Mann, um den Fockschoot und Stagsegelschooten, und 10 Mann um die Vormarsbrassen anzuholen, und 1 Mann um den Fockhals zu lösen. Ferner bei den großen Geytauen an jeder Seite 5 Mann; beim großen Mast 1 Mann, um nachzuhelfen; bei den Besaansgeytauen und Kreuzstänge-Stagsegel 4 Mann, um sie nach Umständen zu behandeln; wenn auf diese Weise eine Anzahl Menschen an der einen Seite zum Anholen und an der andern zum Loswerfen bereit stehen, so kommandirt der Schiffskapitain durch das Sprachrohr zu wenden! sobald das Schiff den Wendepunkt erreicht hat. Auf diesen Befehl wird die Ruderpinne, welche in der Mitte des Schiffes steht, gegen die Lufseite gedrückt, die Halsen, Schoten, Brassen und Boyleinen an der einen Seite in größter Geschwindigkeit angeholt, und an der Gegenseite losgemacht und zugeschlossen, und sobald die Wendung vollendet und das Schiff an seiner Stelle ist, werden alle Taue wieder festgemacht, und die überschießenden Enden in Ordnung gelegt, welches nach jedem Gebrauche nie-

mals unterlassen werden darf, damit aller Verwirrung vorgebeugt werde. So wird am Bord der Schiffe ihre Wendung bewerkstelliget. Bei Verstärkung des Windes werden die Bramsegel festgemacht, und um dies zu bewerkstelligen, die Bramgasten hinauf! gerufen; das sind diejenigen Matrosen, welche, der Vertheilung der Schiffsmannschaft zufolge, unter einem Bootsmanns- oder Schiemannsmaat, oder einem Quartiermeister auf die Bramraaen gehören. Bei zunehmender Verstärkung des Windes wird überall! gerufen, um die Marssegel zu refen, und die Leute werden nach der Refrolle folgendergestalt zu dieser Arbeit vertheilt: Am Fuße des großen und des Fockmastes werden bei jeder 2 befahrene und aufmerksame Matrosen gestellt, um die Marsgeytaue in Ordnung zu halten, und nöthigenfalls zu entwirren. Auf der Vormarseraa unter dem Schiemann oder dessen Maat, seine Gasten und andere Matrosen, in allem 18 Mann auf jeder Seite. Auf der großen Marseraa an jeder Sate 20 Mann mit Inbegriff der Bootsmannsmaats-Gasten, unter Aufsicht des Bootsmanns oder dessen Maats. Auf der Kreuzraa auf jeder Seite 10 Mann unter einem Quartiermeister, wobei dessen Ruderer mitgezählt sind. Wird nun zum Beispiel ein Schiff entdeckt, welches, nach der Schätzung, seinen Lauf Westnordwest richtet, und folglich hinter der Flotte wegsegeln würde, wenn diese ihren bisherigen Kurs fortsetzte, so erhält ein Kutter Befehl darauf Jagd zu machen, während welcher Zeit die übrige Flotte die Marssegel festmachen und die Untersegel aufgeyen läßt, um ihren Lauf zu verzögern, weil der Wind auf diese und die Stag- und Stänge-Stagsegel nun nicht mehr so viel Wirkung hat. Der Kutter fällt sogleich ab, und da er jetzt vor dem Winde segelt, das andere Schiff aber gegen den Wind lavirt, folglich

langsam fortrückt, so ist solches bald zu erreichen; allein wenn das Schiff bemerkt, daß Jagd darauf gemacht wird, so fällt es plötzlich ab, setzt alle Segel, die das Fahrzeug nur tragen kann, bei, und eilt davon. Die Kauffahrer suchen jederzeit den Kriegsschiffen, vorzüglich den Flotten, auszuweichen, indem sie durch dieselben visitirt und oft gezwungen werden, ihren vorgesetzten Lauf zu verlassen, und zu ihren großen Schaden bei der Flotte zu bleiben. Da jedoch der abgesandte Kutter ein vortrefflicher Segler ist, und auch daher den Auftrag zum Nachjagen erhielt, so werden darauf alle Segel vermehrt. Wenn man sich dem Schiffe auf einen Kanonenschuß genähert hat, wird aus einer der auf dem Back stehenden, vorn hinausgerichteten, Kanone, Jagdstück genannt, gefeuert. Dieser blinde Schuß soll eine Warnung seyn, damit das verfolgte Schiff seine Fahrt anhalte und beidrehe, das heißt, nahe heran komme; da aber dieser Ruf ohne Wirkung bleibt, so wird nun alle 5 Minuten eine Kugel in Bogenschüssen, erst nebenhin, dann gegen dessen Segelwerk abgefeuert; da es nun merkt, daß es nicht entkommen kann, dreht es endlich bei, und wenn dasselbe in der Nähe ist, wird es mit einem Officier, Deckofficier und einigen Matrosen vom Kutter besetzt, visitirt und genöthiget zu folgen. Während der Hinfahrt der Schaluppe, mit welcher der Kapitain des Handelsschiffes auf den Kutter gebracht wird, wendet dieses nach Südsüdwest, um ohne Zeitverlust die Flotte einzuholen, welche unterdessen ihren Lauf geändert und nach Süd gerichtet, und eben dadurch unsere Vereinigung mit ihr befördert hat. Wenn eine Flotte den Feind aufsucht oder eine geheime Unternehmung auszuführen hat, so muß sie alle ihr begegnenden Schiffe anhalten, und sie zwingen, mitzusegeln, um nicht durch sie an den Feind verrathen

zu werden; sie müssen sich in einer Linie an der Luffeite der Flotte unter ihrem Geschütz halten, und damit sie nicht entweichen können, werden einige Fregatten, bei großen Kriegsflotten windwärts derselben bei den vordersten und hintersten Schiffen postirt, um sie zu beobachten und in Ordnung zu halten. Der Schiffer oder Kapitain, wie dieser Titel bei Kauffahrern den Schiffern, die das Schiff führen, beigelegt wird, erhält bei seiner Ankunft, wenn er nicht auf den ersten Schuß Folge geleistet und beigedrehet hat, Vorwürfe dieserhalb: dann werden ihm die gewöhnlichen Fragen vorgelegt, und seine Antworten durch den Schiffssekretair aufgezeichnet, und hernach ins Tagebuch eingeschrieben. Dem Befehlshaber der Flotte wird davon dann auf folgende Weise Raport gemacht:

Raport an den Befehlshaber ꝛc. der Holländischen, Engländischen ꝛc. Flotte.

Am Bord der Fregatte Meduse,
den — April 1816.

1.	Nr. des angehaltenen Schiffs?	Nr. 14.
2.	Bauart?	Ein Brick.
3.	Name des Fahrzeugs?	Thetis.
4.	Name des Schiffers?	Peter vor de Wind.
5.	Woher?	Von Surinam.
6.	Wohin?	Nach Amsterdam.
7.	Wenn abgesegelt?	Den 29sten März letzthin.
8.	Ladung?	Kaffee, Baumwolle ꝛc.
9.	Mannschaft?	36 Seeleute und 8 Passagiers.
10.	Geschütz?	10 Drehbassen.

11. Größe des Schiffs?	300 Tonnen.
12. Wo gebauet?	Saardam.
13. Rheeders?	Jan Roeloffs u. Comp.

Besondere Fragen:

1. Seid ihr der Englischen, Französisch ꝛc. Flotte begegnet und wann?	Den 9ten April.
2. Wo?	39 Grad N. Breite u. 45 W. Länge.
3. Wie stark war sie?	6 Linienschiffe u. 2 Fregatten.
4. Unter wessen Befehl?	Admiral Strachan.
5. Wie war der Wind?	Nordwest bei Nord.
6. Wie segelten sie?	Ueber Backbord mit Steuerbordshalsen zu.
7. Hat sie euch visitirt?	Ja.
8. Wißt ihr sonst was Neues?	Nichts.

Sign. Der Officier v. Piquet.

Die Päße und anderen nothwendigen Papiere, womit jeder Schiffer versehen ist, dienen als Belege zu seinen Antworten, und werden daher genau untersucht und mit diesen verglichen. Hierauf läßt man ihn, wenn wichtige Beweggründe dazu nöthigen, der Flotte folgen, sonst aber, wenn Alles richtig befunden worden, und der Schiffer sich mit dem Schiffskapitain wegen der Geldbuße abgefunden hat, nach erhaltener Warnung seinen Lauf verfolgen. Die Geldbuße ist die Strafe seiner Weigerung, auf den ersten Schuß beizudrehen, und wird nach der Zahl der Schüsse berechnet. Die Taxe ist bei allen Nationen verschieden, allein ungefähr wird folgende die Grundsätze ihrer Berechnung anzeigen. Für den ersten blin-

den Schuß wird nichts bezahlt, für den zweiten 10 Gulden, für den dritten 25 Gulden, für den vierten 100 Gulden, und so fort in steigendem Verhältniß. Der erlittene Schaden ist für eigene Rechnung. Da diese Geldstrafe jedem Seefahrer bekannt ist, so kommt es auf ihn an, ob er sie durch Beidrehen vermeiden, oder Gefahr laufen will, sie bezahlen zu müssen; indem er durch den günstigen Wind und den großen Vorsprung zu entkommen hofft, welches oft gelingt. Wenn ein Schiff in den Strom Surinam einläuft, so darf es nicht bei dem Fort Amsterdam ohne Erlaubniß vorbei segeln; thut es dies, so wird es durch eine Stückkugel an seine Pflicht erinnert, und muß dafür 15 Gulden bezahlen. Beharrt es auf dem Vorbeisegeln, so erhält es eine zweite Kugel, die am Vordertheil vorbeistreicht und 30 Gulden kostet, und bleibt es noch länger hartnäckig, eine dritte über das Verdeck, welche mit 45 Gulden bezahlt werden muß. Ein noch längerer Eigensinn würde verursachen, daß man dasselbe feindselig behandeln und in den Grund bohren würde.

Die oben vorgelegten Fragen haben zur Absicht, durch die Zusammenstellung der Antworten von einer Menge von Schiffern, da dergleichen Handelsschiffe fast täglich von schnellsegelnden Fregatten beigebracht werden, aus verschiedenen Nationen und Gegenden Data zu erhalten, um die Richtung der feindlichen Flotte und die Stelle, wo sie auf der unermeßlichen See anzutreffen ist, zu berechnen, und aus dem Resultate ihre Absichten zu entdecken und danach den eigenen Lauf zu bestimmen. Wenn man nun annimmt, daß es auf diese Art selten mißlingt, die Wahrheit zu erfahren, so ist es gewiß ein gefährliches Wagestück für den Kapitain eines neutralen Handelschiffes, sich durch Vorliebe oder Haß zu falschen Angaben bewegen zu lassen. Befindet

er sich noch bei der irregeleiteten Flotte, wenn seine Lügen durch andere Nachrichten oder durch den Erfolg entdeckt werden, so hat er es sich selbst zuzuschreiben, wenn er als Feind, wofür er sich selbst erklärt hat, behandelt wird, hat man ihn aber fortsegeln lassen, oder es ihm gelungen zu entwischen, so hat er dadurch nur wenig gewonnen, und ist nur jetzt einer wohlverdienten Züchtigung entgangen; denn der Inhalt seiner Papiere wird der ganzen Flotte und durch die Zeitungen allen Seeleuten mitgetheilt, und er als ein Betrüger bekannt gemacht; wehe ihm, wenn er je betreten wird. Auch wird der Souverain, dem die durch ihn mißgeleitete Flotte zugehört, ihn bei seiner Regierung verklagen und Genugthuung fordern. Die Schadenfreude, und die von der feindlichen Flotte erhaltene Belohnung, welches jedoch nicht immer der Fall ist, möchten ihm wohl wenig Vortheile bringen. Sobald man sich einiger Seehäfen befreundeter oder neutraler Mächte nähert, so wird eine vorzüglich gut segelnde Fregatte dahin gesandt, um von den Konsulen des Staats, dem die Flotte angehört, und Bekannten Nachrichten vom Feinde einzuziehen; sie hält sich daselbst nur kurze Zeit und unter dem Vorwande auf, ihren Wasservorrath zu ergänzen, woran sie auch arbeitet, und stößt dann, auf einer, nach bestimmter Voraussetzung bezeichneten, Höhe wieder zur Flotte.

Beim Drehen des Windes, z. B. nach West, kann eine gänzliche Windstille eintreten; dann hängen die Segel und Flaggen schlaff herab, sogar der am hohen Maste vom leisesten Hauche flatternde Wimpel scheint unbeweglich. Das Meer ist ohne die geringste sichtbare Wallung, und das Bild der Schiffe spiegelt sich deutlich und klar, doch umgekehrt in der glatten einförmigen Wasserfläche. Man könnte darauf schreiben, pflegen die Seeleute zu sagen,

es ist todtstill. Dieser Anblick kann zwar auf eine kurze Zeit gefallen, erregt aber bald Langeweile und Ueberdruß; doch geht diese Zeit nicht ganz verloren. Die Officiere, die keinen Dienst zu versäumen haben, benutzen diese Gelegenheit, um ihre Freunde auf den andern Schiffen zu besuchen. Täglich werden Kartusche gefüllt, um den Vorrath möglichst zu vermehren, und die Officiere und Konstabeln lösen sich beständig bei diesem Geschäfte ab. Auch werden alle Theile des Schiffes genau untersucht, um Alles, was während der bisherigen Fahrt gelitten hat, auszubessern, und so vollkommen als möglich herzustellen, und dies ist desto nothwendiger, da auf eine solche Windstille gewöhnlich ein Sturm folgt. Wenn sich nun ein Sturm erhebt, indem der Wind aus Südwest bläst, und sich so sehr und so schnell verstärkt, daß, ehe man noch Zeit gewinnt, die Bramsegel einzuziehen, eines derselben zerreißt, so werden die Marssegel gereft und alles Tauwerk gehörig besorgt. So wie nun der Wind heftiger wird, so verlängern die Divisionen und Schiffe den zwischen ihnen befindlichen Abstand von einer auf zwei Kabellängen, um nicht Gefahr zu laufen, auf einander zu treffen und sich zu zerschmettern; die Laternen auf dem Heckborde und in der großen Marse werden ausgesteckt; die Zahl der Auskuker wird vermehrt, und wenn diese ein Schiff bemerken, das sich zu sehr nähert, so wird durchs Sprachrohr zugerufen oder die Trommel gerührt, oder die Glocke geläutet, um ihm ein warnendes Zeichen zu geben, damit es abwende. Da sich aber der Wind zum Sturm verstärkt, und jenen Schall übertönt, so wird Feuerwerk abgebrannt, und von Zeit zu Zeit ein Kanonenschuß abgefeuert, um das Annähern zu verhüten. Gegen Morgen artet der Sturm zum schrecklichsten Orkan aus, jedes Schiff sucht sich zu entfernen, und sich zu helfen, so

gut es kann. Ehe noch die Refen der Marssegel, aufgelöset, und diese fortgebracht werden können, zerreißt durch einen heftigen Windstoß die Lufbraße des Vormarssegel; durch die Erschütterung fällt ein Mann von der Raa über Bord in die brausenden Wellen; ein anderer stürzt auf das Deck und bricht den Arm. Mit verstörten Blicken laufen die Leute verwirrt durcheinander und scheinen unschlüssig, wo sie zuerst Hand anlegen sollen. Doch der durchs Sprachrohr hohltönende Ruf des Lieutenants, und die Pfeifen der Deckofficiere beflügeln die Matrosen zur Arbeit. Einige klimmen trotz des heftigen Schwankens des Schiffes auf die Raaen, und bemühen sich die zerrissenen und mit Geräusche in den Wind flatternden Segel abzumachen, oder die noch ganz gebliebenen festzumachen. Die Masten beugen sich, knarren und drohen zu zersplittern. Das Krachen des Schiffgebäudes; das Rollen der sich lösenden Kanonen; das Heulen des Sturmes im Tau- und Takelwerk; das Toben der einstürzenden Fluthen; das verworrene Getümmel der Schiffsleute; das Geklirre der Kettenpumpen, un ddas entsetzliche Getöse, machen die grausenvollste Wirkung. Bald wird das Schiff auf den Gipfel hoher-Wellen geschleudert, bald stürzt es zwischen Wogen, die höher, als seine Masten sind, in Abgründe, und scheint durch ihr Zusammenschlagen überschwemmt werden zu sollen. Mit fürchterlichem Krachen stürzt der Fockmast über Bord. Die Deckofficiere schreien und pfeifen gegen und durch einander, und mit Aexten eilen die Matrosen herbei, um die Staggen, die Pardunen und Wandtaue abzuhaken, und das übrige verwickelte Tauwerk zu lösen oder zu zerschneiden, damit der nachschleppende Mast nicht noch die hohe Gefahr vermehre, sondern forttreibe. Daß bei so drohenden Umständen sowohl der Schiffskapitain, als die übrigen Officiere zugegen

sind und alle Schiffsmannschaft zur Thätigkeit anspornen, bedarf wohl kaum einer Erwähnung; denn wer wollte der Ruhe oder Bequemlichkeit genießen mögen, wenn das Schiff in so großer und augenscheinlicher Gefahr schwebt. Es ist eine ausdrückliche auferlegte und beeidigte Pflicht eines Seeofficiers, und überhaupt eines jeden im Dienste des Staats befindlichen Seefahrers, bis auf den letzten Augenblick alle Kräfte zur Rettung des Schiffes anzustrengen, und im Fall solche unmöglich wäre, so ist der höchste im Range oder der Befehlshaber eines jeden Schiffes, wäre es auch nur ein Boot, auf seinen Eid, seine Verantwortlichkeit und seine Ehre verpflichtet, der Allerletzte am Bord des sinkenden Fahrzeuges zu bleiben. Dauert der Sturm auch noch am Anbruch des andern Tages in seiner ganzen Heftigkeit fort, so macht er die Anstalten zur Besegelung des Vordertheiles des Schiffes theils unmöglich, theils überflüssig, weil man doch keine Segel beisetzen dürfte. Man erblickt kaum in der größten Ferne einzelne Schiffe der Flotte, ein Spiel des Sturmes vor Top und Takel treiben, und man ist sogar nicht darüber einig, ob sie zur Flotte gehören oder nicht; ja mehrere der Seeleute behaupten, und einige wollen so scharfsichtig seyn, sie an ihrer Bauart zu erkennen, und kommen doch nicht in der Angabe der Namen überein. Andere, denen die Furcht aus den Augen blickt, behaupten sogar, es seyen feindliche Schiffe, und vergrößern dadurch sich selbst die Gefahr, ohne zu bedenken, daß wenn auch ihre Behauptung gegründet wäre, der Sturm für die feindlichen Fahrzeuge, wo nicht mehr, doch eben so gefahrvoll und verderblich ist, als für die, wozu sie selbst gehören. Allein bei der Fortdauer desselben verliert man auch noch diese wenigen Schiffe aus dem Gesichte, und treibt dann verlassen auf den empörten Fluthen der

unbegränzten wilden See umher. Die Handelsschiffe, welche man genöthigt hatte, mitzusegeln, benutzen die Gelegenheit bei der allgemeinen Verwirrung, wo jeder mit sich selbst zu thun hat, Reißaus zu nehmen, wobei die Richtung des Windes sie noch begünstiget. Sobald die angestrengte Arbeit mit dem über Bord gestürzten Mast beendiget ist, wird der Schiffsmannschaft Branntwein ausgetheilt, und da es wegen der heftigen Bewegung gefährlich wäre, in den Küchen Feuer zu machen, so wird derselben, statt der gewöhnlichen Kost, Zwieback, Butter und Käse gereicht, um so viel als möglich die ermattenden Kräfte herzustellen. Mancher schwört jetzt in seinem Herzen nie wieder ein Schiff zu betreten, wenn er, aus der gegenwärtigen Gefahr errettet, das Glück erlebe, vom Seedienste befreit zu werden. Diese vorübergehende kleinmüthige Stimmung ist in der Gefahr, wo die große Anstrengung, die darauf erfolgte Abmattung, der noch immer tobende, und mit dem Untergange, drohende Sturm, die ausserordentliche Bewegung des Schiffes und die sehr dürftige Kost ꝛc. sehr verzeihlich; jedoch ist dieser Wankelmuth, dieser so wenig heroische Gemüthszustand, der mit der Unbeständigkeit des Elements, auf dem sie leben, in so innigem Verhältniß steht, nur von kurzer Dauer. Verliert nun z. B. am dritten Tag der Sturm etwas von seiner Heftigkeit, und man kann mit Grund hoffen, daß er sich allmählig legen werde, so wird die eine Hälfte der Mannschaft entlassen, um auszuruhen, sich zu erholen, und zu neuen Arbeiten zu stärken, und so wechseln beide Quartiere von vier zu vier Stunden ab, bis der Sturm vorüber ist. Die Officiere und Steuerleute versuchen nun einige Beobachtungen mit den Höhenmeßinstrumenten zu machen; allein der schwarzbewölkte Himmel, und die noch sehr heftige Bewegung lassen noch zu kei-

nem Resultate kommen. In der vierten Nacht legt sich endlich der Sturm und die Gewölke zertheilen sich. Die Morgenröthe blickt an einzelnen Stellen über die dunklen Fluthen hin. Die See geht zwar noch hoch, noch wehet ein starker Wind, er geht aber nach und nach in eine frische Kühlte über. So wie er sich vermindert, wendet er sich nach West, und wirkt folglich in einer veränderten Richtung auf die Wogen, welche dadurch bald niedriger werden. In Kurzem nimmt die Wasserfläche eine freundlichere Gestalt an. Der Sonnenstrahl, der durch das zerrissene Gewölk herabfällt, und sich an den Seitenflächen der Wellen bricht, der sanfte Westwind flößen neues Leben und Frohsinn in das wankelmüthige Herz des Seemans. Die Ruhe, die ihm nach überspannten Arbeiten, nach überstandener Gefahr entgegenwinkt; die gute Kost, die man ihm reicht, söhnen ihn bald wieder mit der so oft verwünschten und immer wieder ersehnten See aus. So wie der Sturm sich legt, und in einen sanften Wind übergeht, werden nach und nach mehr Segel beigesetzt, welches jedoch bei dem Verluste des Fockmastes seine große Schwierigkeiten hat; theils weil die Schiffe nicht jederzeit Vorrathsmasten an Bord haben, theils weil ihre Länge und ihr Gewicht es höchst beschwerlich machen, sie einzusetzen. Wenn man nun zum Glück mit Vorrathsmasten, wie es übrigens seyn muß, versehen ist, und es am Besten ist, statt einstweiliger Mittel sogleich den ganzen Schaden herzustellen, wodurch man, da Letzteres endlich doch geschehen müßte, einer zweifachen Arbeit ausweicht, so erhält der Schiffer den Befehl den vorräthigen Mast heraufholen zu lassen, und Alles zu veranstalten, um ihn einzusetzen. Man nimmt zwei Vorrathsstängen, bindet die Oberenden kreuzweis aneinander, und setzt den Fuß derselben auf den Back gegen beide Schiffsborde fest,

so daß das Kreuz lothrecht über die Oeffnung steht, in welcher der Mast durch die Decke auf das Saad-holz herabgeht; in dieser Stellung werden sie mit vielem und starkem Tauwerke und anderem Rundholze tüchtig befestiget, und an das Kreuz zwei starke Takel gebunden. Zwei andere Takel werden am Maste noch etwas höher, als die Hälfte seiner Länge, festgemacht, und diese vier Takel mit Läufern versehen, die Enden um die Vor- und Hintenspille gelegt, und vermittelst dieser so hoch gewunden, daß der Mast mit seinem Unterende gerade über jener Oeffnung, die Fisching genannt, befindlich ist, wo er dann herabgelassen, in der Mastspur befestiget, und ferner mit Marse, Stängen, Raaen, Winden, Stagen und Segel zugerüstet wird. — Zur Einsetzung gehören aber noch eine Menge anderer Windezeuge und Tauwerk. — Um sich nun mit den übrigen Schiffen wieder zu vereinigen, hat der Befehlshaber der Expedition schon im Voraus, im Fall einer Trennung, einen Wiedervereinigungspunkt angewiesen. Das nach Norden durch den Sturm getriebene Schiff, muß jetzt beinahe in entgegengesetzter Richtung steuren, um die Höhe zu erreichen, welche angewiesen worden; es muß also Süd-Südwest bei dem Winde mit Steuerbordshalsen zu segeln. Nach einigen Tagen fängt man an zuerst eines, dann mehrere Schiffe zu entdecken, und für solche, die zur Expedition oder Flotte gehören, zu erkennen, bis sich die ganze Flotte wieder vereiniget. Jedes Schiff macht nun dem Befehlshaber Raport von Allem, was ihm zugestoßen ist, und von dem Schaden, den es erlitten hat. Einige Schiffe waren mehr, andere weniger beschädiget worden; einige hatten mehrere fremde Fahrzeuge angetroffen, die gänzlich beschädiget worden ꝛc. Bei westlichem und sanftem Winde, welcher zwar nicht sehr die Fahrt,

wohl aber die Ausbesserung der Schiffe begünstiget, wird letztere besonders schnell vorgenommen. Um sie nun nach Möglichkeit zu beschleunigen, müssen alle diejenigen Schiffe, welche wenig oder gar nicht gelitten, oder ihren Schaden selbst schon ausgebessert haben, ihre Zimmerleute in das Befehlshaberschiff senden, wo sie nach den empfangenen Raporten verhältnißmäßig zu den mehr beschädigten Schiffen vertheilt, und diese sogleich in kurzer Zeit wieder völlig in Stand gesetzt werden. — Nachdem nun alle Schiffe wieder hergestellt worden, reihet sich die Flotte wieder in Marschordnung, und setzt ihren Lauf Südsüdwest bei dem Winde fort, entweder um ihre Entdeckungsreise zu vollenden, oder den Feind aufzusuchen, bei einem Seekriege. Im letzteren Falle hat sie diesen Lauf genommen, um der auf Kundschaft ausgesandten Fregatte zu begegnen, und nähere Nachrichten vom Feinde zu erhalten; allein wider Erwartung vernimmt man nichts von ihr, obgleich die leichten Fahrzeuge der Flotte viele Meilen in einem Halbkreise vorausségeln. Erst am fünften Tage wird sie entdeckt, und zwar aus Ost heraufsegelnd. Sobald sie ins Gesicht der Flotte kommt, feuert sie von Zeit zu Zeit einige Kanonen ab, um die Aufmerksamkeit derselben auf sich zu ziehen, und macht Signale, damit diese den Lauf ändere, und nach Nordost steure. Auf die dahin zweckenden Signale des Befehlshabers, Admirals, nimmt die Flotte diese Richtung, welche der Wind vorzüglich begünstiget, und da die Fregatte zu gleicher Zeit nordwärts segelt, so erreicht sie jene nach einigen Stunden, und giebt nun bestimmte und zuverläßige Nachricht von der feindlichen Flotte, von welcher sie gejagt und eben darum verspätet worden war. Im Innern der Schiffe ist nun Alles wieder auf den gewöhnlichen Fuß hergestellt; der Dienst geschieht

ohne Anstrengung, außer daß das Füllen der Kartuschen und die Uebungen mit dem Geschütze aufs Eifrigste betrieben werden. Ohne daß es den Anschein hat, erhalten die Leute nahrhafte Kost und täglich ein Gläschen Branntwein, wie es heißt, wegen der gehabten Strapazen, die jedoch längst keiner mehr fühlte; allein dieses geschieht, wegen Herannahung des Kampfes, da es sich dann bei gefülltem oder vielmehr befriedigtem Magen besser schlägt. Zufolge eines vom Admiral erhaltenen Befehls wird auf jedem Schiffe bekannt gemacht: daß die Flotte in wenigen Tagen den Feind erblicken, angreifen und schlagen werde, welches allgemein mit einem lebhaften Hurrah! beantwortet wird. Auch der Wind scheint in diesen Zuruf einzustimmen; er bleibt zwar westlich, verstärkt sich aber zur frischen Kühlte, und gerade ist dieser Wind, nach dem Grade seiner Richtung, derjenige, welcher die meisten Segel beizusetzen gestattet; sie setzt dann ihren beflügelten Lauf fort, und Alles deutet auf einen entscheidenden Hauptschlag; denn die feindliche Flotte soll nicht nur geschlagen, sondern vernichtet werden. Wenn der günstige Wind mit einer Stätigkeit fortwehet, als ob er Antheil an dem bevorstehenden Siege haben wollte, so hält dies der abergläubige Seemann für eine glückliche Vorbedeutung, wohl gar für ein untrügliches Unterpfand desselben, was seinen Muth nicht wenig belebt. Die Officiere, Deckofficiere und befahrenen Matrosen suchen diese gute Stimmung zu erhalten, und zu erhöhen. Der älteren und neueren Siege über die Flotten der Nationen, die man in wenigen Tagen schlagen will, wird oft gedacht, und jede Gelegenheit benutzt, die Schiffsmannschaft von ihren Vorzügen zu überzeugen. Es ist zwar eine Regel, den Feind nicht zu verachten, aber Alles hat Maaß und Ziel; denn die Verach-

tung soll nicht so weit gehen, daß man etwas vernachläßige, oder dessen Widerstand unerwartet, und mit unserer Meinung von ihm im Widerspruch sei, und folglich das Selbstvertrauen schwäche. Da indessen die Gefahr immer auf einen Theil der Leute Eindruck macht — indem die Vorstellung davon stärker, als sie selbst wirkt — so muß man sie in fortdauernder, doch nicht ermüdender Geschäftigkeit zu erhalten, die Gedanken an jene Gefahren zu zerstreuen, und durch den Reiz von Belohnungen, und Furcht vor Schande und Strafe ihre Leidenschaft zu erregen suchen; denn durch letztere werden mehr tapfere Leute gebildet, als durch die Moral. Ein Officier, der seinem Dienste mit leidenschaftlichem Enthusiasmus ergeben ist, und diesen Enthusiasmus zur rechten Zeit mitzutheilen weiß, wird unfehlbar Andern seinen Muth einflößen. In einer solchen, zu hohen Erwartungen berechtigenden Stimmung, sieht jeder begierig vorwärts, ob nicht eines der voraussegelnden leichten Fahrzeuge zu erblicken seyn möchte, das durch seine Signale den entdeckten Feind anzeige. Die Scharfseher wollen schon wieder mit bloßen Augen mehr wahrnehmen, als man mit den besten Fernröhren zu entdecken vermag. Nach einigen Tagen erblickt man endlich Nachmittags eine von den vorausgeschickten Fregatten, welche, sobald sie in den Gesichtskreis der Flotte kommt, durch Signale anzeigt, daß sie die feindliche entdeckt hat, und durch sie gejagt wird. Ein wildes Hurrah! deutet die Kampflust der Seeleute und ihre Erwartung an, bald das Zeichen zum Angriff zu sehen. Der Feind ist aber noch außer dem Gesichtskreise; die ausgesandten leichten Fahrzeuge kommen aber nach und nach zum Vorschein und bestätigen die Annäherung des Feindes durch ihre Signale, welche durch den Befehlshaber der Avantgarde, und späterhin

durch den Admiral beantwortet werden. Aller Augen sind nun mit steigender Neugierde auf die feindliche Flotte gerichtet, deren vorsegelnde Fregatten allmählig am Horizont heraufkommen und von Zeit zu Zeit auf die ihnen entgegengesetzten feuern, welche solches nach Umständen erwiedern. Unterdessen bricht der Abend an und es wird Nacht, ehe die feindliche Flotte selbst über dem Horizont erscheint, sogar ihre vorsegelnden Fregatten ziehen sich zum Theil zurück. Um die Mannschaft so wenig als möglich zu ermüden, wird die Wache mit halben Quartieren besetzt und die übrigen zur Ruhe entlassen, nachdem Alles angeordnet ist, um sich in kurzer Zeit zum Gefecht bereit machen zu können. Mit dem Morgenschuß wird Ueberall! gerufen und dann sogleich gespeiset. Bald darauf nähern sich die feindlichen Fregatten in vermehrter Anzahl, welches die nahe Erscheinung der Flotte anzeigt. Ein Mehreres hierüber, nämlich über die wirkliche Schlacht ꝛc.; s. unter Seeschlacht.

Was die Kauffahrer anbetrifft, so wird darauf eben die Pünktlichkeit in Hinsicht des Dienstes erfordert, als auf Schiffen, welche Regierungen oder Handelsgesellschaften zu Entdeckungsreisen ausrüsten, oder auf den Kriegesschiffen. Hier nun eine kurze Beschreibung der Fahrt eines Kauffahrteyschiffes aus dem Hafen von Rio de Janeiro nach Hamburg, um auch eine solche Fahrt kennen zu lernen.

Das Schiff war ein stark und gut gebaueter Dreimaster, welches Waaren in Rio de Janeiro eingeladen hatte. „Den letzten Januar 1820 verließen wir den Hafen bei gutem Winde, — erzählt einer der Reisenden auf dem Schiffe — kaum hatten wir ihn aber aus den Augen verloren, so blies der Wind stärker in die Segel. Bald darauf hielten uns aber widrige Winde

und eine gänzliche Windstille über acht Wochen auf dem Meere auf, so daß wir erst am 3ten April die Linie passiren konnten. Hierbei war die Hitze unerträglich, und Muskiten, Ameisen und dergleichen Ungeziefer verließen uns erst in der Mitte des Mais. Die höchste Langeweile quälte uns auf das Fürchterlichste. Die ganze Rückreise brachten wir bei gutem Wetter auf dem Verdeck zu, indem wir uns von einer Tonne auf die andere setzten, um uns nur einigermaßen die Zeit zu vertreiben. Wir hatten auf unserem Schiffe 24 groß^e Fässer mit süßem Wasser aus dem Springbrunnen auf dem Schloßplatze von Rio de Janeiro mitgenommen; denn das Trinkwasser ist auf einer langwierigen Seereise das nothwendigste Bedürfniß, womit gleich anfangs sehr sparsam umgegangen wird. Regnet es, so wird das Regenwasser aufgefangen, und damit der Kaffee für die Passagiere, und das Essen und der Thee der Matrosen gekocht, um das Trinkwasser zu schonen. Es kann wohl einem Kapitain nichts Uebleres begegnen, als wenn ein ander stark bemanntes Schiff herangesegelt kommt um süßes Wasser zu fordern. Es hilft hier kein Verleugnen, keine Entschuldigung einer noch so weiten Reise, er muß theilen, und thut er dieses nicht gutwillig, so läuft er Gefahr, daß es ihm mit Gewalt genommen oder sein Schiff in den Grund gebohrt wird. Hat man das Glück, einen guten vernünftigen Schiffer — Schiffskapitain auf Kauffahrern genannt — zu besitzen, so ist dieses auf einer langen Reise von nicht geringem Vortheile, ist dieses aber nicht der Fall, so wird einem die Reise unerträglich; denn einen mürrischen, stets mit den Matrosen, ja selbst mit den Passagieren tobenden und lärmenden Kapitain um

sich zu haben, ist eine Hölle auf einem engen Raume, wo man weiter nichts als Himmel und Wasser, und dann die Meerbewohner, letztere jedoch nur beim Auf- und Niedertauchen im Wasser, gewahrt. Jeder Ausweg, um sich Ruhe zu verschaffen, ist einem versperrt; man muß gleich einem Baugefangenen sich mit Geduld in sein Schicksal ergeben, und harren auf das Ende, nämlich hier, der Reise. Acht Tage nach der Abreise von Rio de Janeiro fingen schon die vorräthigen Kartoffeln auf dem Schiffe an auszuschlagen, und konnten bald darauf nicht mehr gegessen werden. Ein großer Verlust für einen Seereisenden; denn der Stockfisch, welcher in Butter mit Kartoffeln ein köstliches Gericht ist, war ohne diese Frucht nicht zu genießen. Der Kapitain gab uns und den Matrosen, um das Wasser zu schonen, auch keinen Stockfisch mehr, weil er zu sehr den Durst erweckte. Die Insekten waren wie toll auf dem Schiffe, und auf jede nur mögliche Weise beschäftiget, einem das Leben in dem öden und engen Schiffsraume noch mehr zu verbittern; welches besonders der Fall bei der eingetretenen Windstille unter der Linie war, wie schon oben angeführt worden, und wo das Schiff einem Kloster à la Trappe nicht unähnlich war; denn kein Mensch sprach, selbst die Matrosen sahen starr vor sich hin, weil sich keine Aussicht zeigte, von der Linie fortzukommen. Die Muskiten hauseten auf dem Verdeck und hielten sich in den Schlafspinden versteckt auf, um des Nachts mit ihrem Peinigen zu beginnen. Hierzu gesellten sich nun eine ungeheure Menge Ameisen, Flöhe, Wanzen, Mäuse ꝛc.; letztere knaupelten mit ihren spitzen Zähnen die Pfropfen von den Weinbouteillen ab und sogen den Wein heraus. Nach zwei Mona-

ten waren in den Zwiebäcken mehrerer Fässer 1/4 Zoll lange Würmer; ein großer Theil dieses Zwiebacks mußte daher den Schweinen, die am Bord waren, gegeben werden, die übrigen noch brauchbaren wurden geöffnet, rein gebürstet, und den Matrosen gegeben. Des Abends gegen 7 Uhr wurde auf dem Schiffe eine große Terrine mit Thee gebrauet, weil Thee den Seeleuten, als ein antiscorbutisches Mittel, vorzüglich gut ist. Daher wird auf den Schiffen in der Hitze Theewasser, als Limonade getrunken. Es besteht aus vielem Wasser und ein Paar Prisen Thee, und wird kalt, auch lauwarm getrunken. Wer an dieses Getränk nicht gewöhnt ist, dem ist es sehr widerlich, weil es ohne Zucker getrunken wird, hat man sich aber erst daran gewöhnt, so findet man den Geschmack erträglich genug, ja man gewöhnt sich zuletzt so daran, daß einem die schönste Limonade nicht so angenehm schmeckt, als dieses ganz einfache, äußerst gesunde und schnell den Durst stillende und die Hitze mildernde Getränk. Auch beschränkt sich die Kur der Kranken, nach Seemanier, nur auf den Genuß dieses Theewassers und der Grütze, die man dem Kranken zu essen giebt. Jeder Kapitain auf Kauffahrern ist zugleich der Aesculap seines Schiffes. Er führt einen kleinen Englischen Medizinkasten mit Mixturen, Essenzen, Pillen ꝛc. bei sich, welche gegen alle Krankheiten, gleich viel, von welcher Natur sie auch seyn mögen, helfen müssen; auch für Wunden und andere äußere Schäden giebt es in diesem Kasten Salben, Pflaster ꝛc.; dabei hat er eine schriftliche Anweisung, auf welche Art eine jede Krankheit kurirt werden, und wie man die Arzeneien einnehmen muß. Diese ärztliche Hülfe wird von der Schiffsmannschaft sehr gepriesen

und die Kapitains geben sich als Aesculaps selbst ein großes Gewicht, so wie überhaupt in Allem, weil sie Alles zu verstehen glauben. Der Schiffsdienst ist bei einem Kauffahrer auch sehr beschwerlich und kann zuweilen wohl den Kapitain und die Mannschaft zum Unwillen reizen. Alle vier Stunden löset sich der Kapitain mit dem ersten Steuermann auf dem Verdecke Tag und Nacht ab. Wenn der Kapitain die Wache hat, leistet jedesmal der zweite Steuermann Dienste. Wenn eine Regenwolke, wobei sich gewöhnlich ein heftiger Sturm erhebt, herangezogen kommt, kann es der Kapitain oder der erste Steuermann, welcher von beiden gerade die Wache hat, leicht versehen, wenn er die Segel nicht geschwind genug einziehen läßt; denn zuweilen kommt eine solche vom Sturme getriebene Regenwolke sehr schnell heran, so daß die Matrosen die vom Winde aufgeblasenen und daher starkangespannten Segel mit Anwendung aller Kräfte nicht einziehen können, und das Schiff Gefahr läuft, durch den Wind, wegen der gespannten Segel, umgerissen zu werden. Einer zweiten Gefahr, welche jedoch selten eintrifft, ist das Schiff ausgesetzt, wenn es auf dem Meere sehr finster ist, und ein anderes, vom Sturme getriebenes Schiff im vollen Laufe dagegen stößt, wobei beide sich dergestalt zerstoßen können, daß an Ausbesserung nicht zu denken ist, und sich die Mannschaft, Reisende ꝛc. nur schnell auf die Böte retten müssen, weil das Wasser dann mit Macht eindringt, und das Schiff mit der ganzen Ladung in den Grund fährt. Ausser diesen beiden angezeigten Gefahren, welche die Natur darbietet, giebt es auf dem offenen Meere, ausser einem Sturme, Ungewitter, keine; denn die Sandbänke, Felsen ꝛc. in manchen Gegenden des Mee-

res sind den erfahrnen Schiffern schon bekannt; also ist hier nur Vorsicht nöthig, besonders in der Nähe der Häfen, Rheeden ꝛc. Wirbelwinde, welche den Schiffen gefährlich sind, ereignen sich selten. Auch wenn die Wellen bei starkem Sturme sehr hoch gehen und gegen das Schiff anschlagen, so kann dieses, wenn es nicht stark genug gebauet ist, leicht zerschlagen werden, wo dann auch keine andere Rettung übrig bleibt, als sich den stürmischen Wellen auf Böten anzuvertrauen, die in der größten Schnelle aus dem Schiffe ins Wasser gelassen werden müssen; oft gelangt man glücklich zu einem andern Schiffe oder ans Land, jedoch zum öfteren wird man mit dem Boote von den Wellen verschlungen. Weit weniger Gefahr ist auf dem offenen Meere, als in der Nähe des Landes; denn selbst in dem größtem Sturme ist man hier sicherer, als dort. — Nachdem die Linie passirt worden, erblickten wir ein Schiff in der See, in der Größe eines Punktes; ein ganz neues Schauspiel, da wir über zwei Monate ausser Delphinen, anderen Fischen, Wasserinsekten ꝛc., auch nicht das Geringste von Bedeutung auf dem Meere gesehen hatten. Wir zählten nun jeden Tag, an welchem wir wohl in Hamburg eintreffen konnten; denn der dritte Theil des Weges war schon zurück gelegt. Die Schiffskapitaine hören dergleichen Vorausberechnungen nicht gern; auch das sichere Rechnungmachen auf günstigen Wind ꝛc., wahrscheinlich weiß ein jeder aus langjähriger Erfahrung, wie oft er schon in solchen Hoffnungen getäuscht worden ist. Auch hatten wir kaum die Linie vierzehn Tage passirt, als sich ein entgegengesetzter Wind einstellte, der das Schiff nach West-Indien trieb. Am 22sten Mai 1820 begann in der Gegend der Azorischen Inseln ein heftiger

Sturm, welcher drei Tage anhielt. Das entsetzliche Geheul des Windes und das Anschlagen der Wellen an unserer Kajüte, welches wie eine dumpfe Kanonade klang, setzte uns in Furcht und Schrecken, besonders da wir alle Augenblick glaubten, daß er durch die Gewalt der Wellen die Schiffswände zerschmettern würde. Während des dreitägigen Sturmes ging die See sehr hoch, und die Wellen schlugen über das Schiff zusammen, und droheten dasselbe zu verschlingen. Die Matrosen hielten sich auf dem Verdeck an dem Tauwerke. Die Passagiere durften aber während des Sturmes nicht auf das Verdeck, um nicht von den Wellen mit fortgerissen zu werden. Als wir nach drei Tagen wieder aus unserm Kerker befreit wurden und auf das Verdeck gehen konnten, um frische Luft zu schöpfen, gewahrten wir den Nachlaß des Sturmes. An der einen Seite des Schiffes war die starke Verkleidung mitten von einander gesplittert, obgleich die Bretter über einen Zoll dick waren; auch war die Thür der Küche, gleichfalls von starkem Holze, von der Gewalt der Wellen zersplittert. Auch nach dem Sturme thürmten sich noch einige Tage die Wellen, welches einen furchtbaren Anblick gewährte. Selbst bei gänzlicher Windstille und dem schönsten Sonnenscheine, thürmten sie sich an den Seiten gleich Felsen, und brachen sich zuweilen auf dem Verdeck, wo dann das Wasser durch die Rinnen und Löcher auf dem Verdeck des Schiffes gleich wieder ablief. Nach dem Sturme erhielten wir einen sehr günstigen Nordwestwind. An einem Tage begegneten wir fünf Schiffe aus Englischen Häfen, welche dicht an uns vorüber nach Ostindien segelten. Unsere Freude war gränzenlos beim Anblick dieser Schiffe, da wir einen solchen

Genuß lange hatten entbehren müssen; allein diese Freude hätte sehr übel ablaufen können, indem ein Schiff so nahe an uns herankam, daß es durch die Unvorsichtigkeit des am Ruder sich befindenden Matrosen hätte ein Loch in das unsrige stoßen können. Der Kapitain schrie und war außer sich; zum Glück streiften sie aber nur an einander. Der Wind war unserer Fahrt jetzt überaus günstig und blies dabei so stark in die Segel, daß es uns in der Kajüte vorkam, als führen wir auf einer Chaussee oder Kunststraße mit vier Pferden im stärksten Galopp. Wir erreichten schnell den Kanal, und wegen des starken Nebels wußten wir nicht einmal, daß wir schon sechs Meilen in demselben waren. Der Kapitain war in der größten Angst, weil er nicht wußte in welcher Richtung sich unser Schiff befand. Das Senkbley wurde alle vier Stunden ins Meer geworfen, wobei es sich endlich zeigte, daß wir dem Lande nahe waren; denn wir fanden Grund — die See wurde grünlicher. Der Kapitain befürchtete, daß wir bei anhaltendem Nebel beim Eingange des Kanals, an den daselbst befindlichen Sandbänken scheitern würden; allein der Nebel legte sich bald, und zu unserer Freude befanden wir uns, wie schon bemerkt worden, in dem Kanal. Ein Blankeneser Ever kam uns mit dem Lootsen entgegen. Ein solcher Ever hat nur einen Mast und ist mit drei Mann besetzt; sie kommen aus Blankenese bei Hamburg und fahren aus dem Kanal heraus in den Ocean, den ankommenden Schiffen mit den Lootsen entgegen. Der Lootse blieb am Bord unsers Schiffes, seine beiden Gefährten segelten mit dem Ever aber wieder zurück. Er fuhr mit uns bis zu dem nächsten Wachtschiffe vor Cuxhafen, wo ihn dann ein

anderer Lootse ablöfete. Der günstige Wind dauerte bis zu Ende des Kanals, wo er mit einem Male aufhörte. Die schnelle Reise durch den Kanal, welche anfangs Juni geschah, war sehr interessant. Wir passirten ganz nahe an der Grafschaft Sussex, der Insel Whigt, Dover ꝛc. vorbei; man konnte deutlich das schöne Grün der Felder unterscheiden. Dann gewahrten wir auch eine große Anzahl kleiner und größerer Schiffe, welche von England nach Frankreich, und von Frankreich nach England aus dem Kanal hinüberfuhren. Die neuen Leuchtthürme in dem Englischen Kanal fesseln die Aufmerksamkeit des Seereisenden; auch in dem Hafen von Rio de Janeiro sollen dergleichen Leuchtthürme errichtet und die Kosten durch einen neuen Impost auf fremde Schiffe bestritten werden. Nachdem wir aus dem Kanale heraus waren, trieb uns ein ungünstiger Wind nach den Sandbänken in der Nordsee. Der Kapitain war darüber sehr verdrießlich; er äußerte, daß er auf derselben Stelle vor zwei Jahren vier Wochen zugebracht habe, und daß es schiene, als solle es in diesem 1820sten Jahre wieder so seyn; allein es war zum Glücke nicht so, der Wind erhob sich wieder und wir kamen den 8ten Juni des genannten Jahres bei Cuxhafen vor Anker."

Jeder Passagier der mit Kauffahrern reisen will, wird wohl thun einen schriftlichen Kontrakt mit dem Kapitain oder Schiffer zu machen, und darin Alles genau aufzuführen, was der Kapitain in Hinsicht der Beköstigung ꝛc. zu leisten verspricht; denn hat ein Schiffskapitain oder vielmehr Schiffer erst die Ueberfahrtsgelder in dem Beutel, und die Person auf dem Schiffe, so thut er was er will, besonders bei einer langwierigen Seereise, z. B. nach Brasilien, nach den Südsee-Inseln ꝛc., und der Reisende ist

so zu sagen sein Sklave. Es giebt hier freilich Ausnahmen; allein sie sind doch selten. Man muß zwar annehmen, daß so Manches in dem Betragen der Seeleute, wohl auf ihr strapazenvolles Leben gerechnet werden muß, woran der Festländer nicht gewöhnt ist. Die Gefahren, denen sie beständig ausgesetzt sind, die Absonderung von der übrigen Welt, die Lebensweise und die Art des Dienstes haben einen unwiderstehlichen Einfluß auf diese Menschenklasse. Dieser, in Verbindung mit dem besonderen Charakter eines jeden Seemanns und seiner vorhergehenden Erziehung bildet eine sonderbare Mischung guter und böser Eigenschaften, die sich auf eine ganz eigene Art äußern. Die Seeleute sind überhaupt weder zum Frohsinn, noch zur Gesprächigkeit geneigt. Letzteres leidet jedoch eine Ausnahme, wenn von ihren Seezügen und Gefahren die Rede ist; denn in diesem Falle sind sie sehr redselig. Alle ihre Vergleichungen beziehen sich auf die Seefahrt. Ihre auf sich selbst beschränkte Lage macht, daß sie mit den Dingen auf dem Lande wenig bekannt sind, und darüber mit einer Unwissenheit urtheilen, der nur ihre Freimüthigkeit gleich kommt. Die Schnelligkeit, womit jede Verrichtung ausgeführt werden muß, macht, daß sie sich eben so kraftvoller, als grober Ausdrücke bedienen, und jede Sache bei ihrem Namen nennen. Ueberhaupt verachten sie das Land und den Landmann, sind in allen ihren Aeußerungen und Handlungen heftig und zufahrend, und lassen sich größtentheils durch das Gefühl des Augenblicks leiten, dessen Genuß sie Alles opfern. So übermäßig sie zu gewissen Zeiten arbeiten müssen, so unbeschäftigt sind sie bei andern, weil die Umstände oft ganz entgegengesetzt sind; dies macht sie sehr zum Müßiggange geneigt, da sie nach erschöpfenden Anstrengungen die Seligkeiten des Far-niente um so lebhafter fühlen.

So ausdauernd sie bei den Arbeiten sind, so unermüdlich sind sie im Nichtsthun; in dieser Lage hat die Erzählung einer Gespenstergeschichte einen besonderen Reiz für sie; denn sie sind fast durchgehends abergläubig, ohne eben fromm zu seyn. Mancher, der bei der Fluthzeit ein Waghals ist, zeigt bei der Ebbe eine Zaghaftigkeit, die unerklärbar scheinen würde, wenn man nicht wüßte, daß viele Leute, auch auf dem Lande, im Wahne stehen, daß während der anströmenden Fluth Niemand sterben kann. Mancher versäumt einen günstigen Wind, weil er's nicht wagen durfte Sonntags oder Freitags unter Segel zu gehen. Mancher betheuert beim Sturm, das Schiff hätte schon vor einigen Tagen, bei Windstille, wie ein Espenlaub gezittert; und viele Andere lassen es sich nicht ausreden, daß ein Schiff, aus dessen Holz beim Aufzimmern Funken sprühten, entweder verbrennen oder gar auffliegen werde. Eine lange Seefahrt macht mißmüthig und zanksüchtig; verschiedene Meinungen arten gleich in Streit, und der Mißmuth in Meuterei aus. Letztere hat schon die schrecklichsten Verbrechen erzeugt. Thellung von Courtlary hat sich in einer solchen Lage, als er noch Seeofficier war, befunden; nur die Entschlossenheit des Schiffskapitains, die Thätigkeit und der Eifer aller Officiere und Seekadetten, und die Treue des ersten Schiffers, der Steuerleute und der Soldaten retteten das Schiff. Der eben genannte Schriftsteller erzählt diesen Vorfall wie folgt:

„Die Dienstzeit der Mannschaft auf der Holländischen Fregatte Oranienſaal von 24 Kanonen war schon im Jahre 1780 vorbei; da aber England im December des gedachten Jahres den Krieg erklärte *), so war man nicht Willens sie

*) Der Amerikanische Krieg vom Jahre 1780 bis 1784.

K.

zu entlassen. Durch allerhand Umtriebe, Versprechungen und Zögerungen hielt man sie bis im Februar 1782 hin, wo der damalige Lieutenant und späterhin in der Revolution bekannt gewordene Admiral Lukas das Kommando des Schiffes erhielt; zugleich wurden alle Officiere durch neue ersetzt; so kam ich am 9ten April an Bord der Fregatte, und am darauf folgenden Sonntage, den 13ten, brach die Schiffsmannschaft, die sich getäuscht sah, in offenbare Meuterei aus. Sie besetzte die Ausgänge aus der Kirche, das Halbdeck, den Back, den Kühl und alle Luken zum Zwischendeck, so daß uns nur die Kajüte, die Kirche, und die Konstabelskammer übrig blieb. Wir waren, ausser dem Kommandeur, 3 Officiere, 6 Seekadetten, der Sekretair und der Doctor, 8 Deckofficiere, und einige 30 Seesoldaten, folglich etwas über 50 M. Die Meuterer beliefen sich gegen 100, an deren Spitze der Oberkonstabel stand. Allein wir waren im Besitz des Kleingewehrs und der Schlüssel zur Pulverkammer; doch war ein Theil von jenen mit Gewehren, Pulver und Blei versehen. Um mit der Konstabelskammer Kommunikation zu haben, hatten wir das Deck durchbrechen lassen, und zogen durch diesen Weg die Deckofficiere und Soldaten an uns, und bewaffneten uns alle mit Gewehren, Pistolen und Säbeln. Früh um 8 Uhr sandten die Empörer 6 ihrer Anführer an den Kommandeur, mit der mit Drohungen begleitenden Frage: ob er sie wolle von Bord abgehen lassen? Der Oberkonstabel zeichnete sich durch Grobheit aus, und stellte sich mit bedecktem Haupte als Wortführer gerade vor den Kommandeur hin; dieser erbittert, packte ihn sogleich bei der Kehle und warf ihn zu Boden; zu gleicher Zeit fiel man über die fünf andern her, und in einem Au-

genblick waren die Segelwände, welche die Kajüte von der Kirche, und diese vom Kühl trennen, hinweggenommen, und die dort befindlichen Aufrührer sahen ihre Anführer gebunden und unsere Leute die Gewehre auf sie anlegen. Der Kommandeur trat vor und nannte noch 12 oder 15 Andere, deren Auslieferung er sogleich verlangte und auch erhielt; nachdem ein Officier mit einigen Leuten aufs Halbdeck gedrungen, die dort befindlichen Empörer vertrieben, und ungesäumt durch das mit Kanonenschüssen begleitete Signal, den Beistand der übrigen auf der Rheede von Flissingen liegenden Schiffe verlangt hatte. Die Fregatte lag nämlich als Wachtschiff auf dem äußersten Punkt der Rheede gegen die offene See, eine Meile von dem nächsten Schiffe entfernt. Nachdem von diesen gewaffnete Schaluppen herbeigesandt worden waren, vertheilte man die Arrestanten auf selbige, um dann auf die verschiedenen Schiffe vertheilt zu werden. Es ward nachher Kriegsrecht gehalten und verschiedene Strafen über sie verhängt. Auch von den übrigen, welche ausserdem unbestraft blieben, wurde ein Theil auf das Geschwader vertheilt, und durch eben so viele ersetzt, womit die Meuterei ein Ende hatte."

Die Unbeständigkeit des Meeres und die öftere Veränderung ihres Aufenthalts, macht die Seeleute wankelmüthig. An Bord wünschen sie am Lande zu seyn, und hier, wo sie sich unbehaglich befinden, sehnen sie sich nach der See zurück; denn hier gehören sie zu Hause. Thellung von Courtlary hörte einen Knaben fragen: Vater! wenn gehen wir nach Hause? nämlich an Bord. Wie sehr sich der Seemann nach seinem Elemente, dem Meere sehnt, davon können nur diejenigen sprechen, welche in See-

städten zu Hause gehören und das Treiben dieser Leute kennen. Esmenard sagt in der ersten Note zum fünften Gesange seines Gedichts: la Navigation. „Eine geheime und unbestimmte Unruhe verfolgt die Seeleute während ihres Aufenthalts in den Städten, und treibt sie unwillkührlich auf das stürmische Element, ihr zweites Vaterland, zurück. Man bemerkt bei den Matrosen noch mehr, als bei den Soldaten, eine ausserordentliche Sorglosigkeit für die Zukunft und einen unbezähmbaren Hang zu augenblicklichen Genüssen, welcher sie verleitet, den Erwerb langer und gefahrvoller Mühseligkeiten in wenigen Tagen zu verschwenden. Es scheint, daß sie, als Fremdling auf dem Lande, gleich Reisenden, nur einen Augenblick glänzen, und wenigstens ein Andenken an ihre Verschwendung zurück lassen wollen. Ihre Schiffe sind ihr wahrer Wohnort, und immer kehren sie dahin zurück. Obgleich der Stand der Seeleute ohne Widerrede einer der mühseligsten ist, so hält man doch in keinem so lange aus, wenn man auch täglich davon spricht, daß man ihn verlassen wolle. Diejenigen, welche der Staat nach vieljährigem Dienste im Alter davon befreit und belohnt, begeben sich noch auf Kauffahrern, und es erregt wirklich Erstaunen, wie viele alte Seeleute von jedem Range man auf den Schiffen aller handelnden Nationen antrifft.“ Eine wahre und getreue Schilderung der Seeleute, vorzüglich ihres Hanges zur Verschwendung und des Dranges, wieder zu Schiffe zu gehen, und hierin sind die Seefahrer aller Nationen sich sehr ähnlich, der Unterschied besteht bloß in den vorherrschenden Neigungen, worin die Völker abweichen. Thellung von Courtlary schildert das Leben der Holländischen Matrosen auf folgende Weise: Dort kommen z. B. 10 bis 12 Matrosen aus dem Admiralitäts-Gebäude, wo jeder seine

rückständige Besoldung von 6, 8 oder mehreren Monaten empfangen hat. Ein Paar Verheirathete unter ihnen gehen mit ihrem Gewinn nach Hause, um sich mit Weib und Kindern gütlich zu thun; die übrigen gehen zu einem Trödler, welcher folgende Lieferungen ihnen zu machen hat. Entweder einen runden oder einen ungeheuren großen dreieckigten Kastorhut, dessen Spitzen genau gleich sind, damit er immer recht sitzt. Ein weißes Hemd und ein seidenes Halstuch von grellen Farben. Eine schwarz sammtne Jacke mit himmelblauem Taffent gefüttert, mit einer Reihe kleiner vergoldeter Knöpfe. Ein Kamisol von Tuch oder anderm Stoffe nach der herrschenden Modefarbe; dann entweder kurze schwarz sammtne, oder lange weiß- und roth gestreifte leinene Beinkleider; im ersten Fall schwarze, im zweiten weiße baumwollene Strümpfe. Große runde silberne Schnallen für Schuhe und Beinkleider, und vorzüglich eine silberne Taschenuhr, mit einer langen silbernen Kette, an welcher eine Menge auf die Seefahrt sich beziehende Zierrathen hängen, z. B. in der Mitte ein Linienschiff mit allen Segeln, zusammengerollte Kabel, Anker, Spiegel und Gallionen von Schiffen ꝛc. Die Schnallen enthalten zuweilen einen ganzen Vorrath von Schiffsgeräthschaften, oder stellen einen Kabel vor, der an beiden Seiten durch eine tüchtige Splissung verbunden ist, Sobald der Kauf geschlossen ist, wozu noch eine Rauchtabacksdose gehört, kleiden sich die Matrosen auf der Stelle um, und lassen die alten, meist schlechten Kleider verächtlich liegen. Von hier gehts in ein Bordell; jeder läßt eine Chaise kommen, sitzt mit seiner Dirne, einem Glase und einer Weinflasche in selbiger, und so ziehen zuweilen ein Dutzend Matrosen dicht hintereinander mit Jauchzen und Singen durch die Stadt, die leeren Flaschen werden fortgeschmissen,

bei jeder Schenke eine neue Ladung eingenommen, welches auf diese Weise ein Paar Tage fortdauert; treulich helfen die Maaten einander sich aus. Wenn das Geld alle ist, geht die sammtne Jacke für eine wohlfeilere ab, die von Scharlach, mit schwarzem Sammet ausgeschlagen, und mit schwarzsammtnen Knöpfen besetzt ist. Auch die schwarzen Beinkleider werden für lange leinene umgetauscht. Für's halbe Geld erhält der Trödler seine Lieferung nach und nach zurück, indem er nur wenig baares Geld als Mehrwerth des Besseren gegen das Schlechtere herausgiebt. So lange dieses vorhält, geht es wieder flott, bis neuer Mangel entsteht. Nach weniger als acht Tagen sieht er sich oft gezwungen, die um nichts liegen gelassene verhudelte alte Kleidung gegen baare Bezahlung wieder zurückzunehmen; daß die feilen Dirnen dabei ebenfalls ihren Schnitt machen, bedarf kaum einer Erwähnung. Wenn ausgetaumelt ist, geht der nächste Schritt ins Werbhaus, und von da — zu Schiffe! —

Diesem Gemälde gleichen zwar nicht alle Matrosen, man kann aber annehmen daß zwei Drittel demselben ähnlich sind; jedoch lassen es sich mehrere schon das erste Mal, andere später zur Warnung dienen; Viele fangen aber das Spiel immer wieder von vorn an und bessern sich nie. Unter die Laster der Matrosen gehört der Diebstahl und die Trunkenheit. Man hat Backgenossenschaften gesehen, die darin übereinkamen, daß einer um den andern die ganze Portion der Zehn auf einmal austrank, um sich desto reichlicher laben zu können, und dann neun Tage fastete. Auf Schiffen, wo gute Ordnung herrscht, kann und darf dies nicht geschehen. Ein noch allgemeineres Laster ist das Fluchen, das nicht nur zur unableglichen Gewohnheit, sondern sogar zur Nothwendigkeit geworden ist. Ein Holländischer

Schiffsgeistlicher eiferte einst sehr dagegen, und der Kapitain verbot das Fluchen bei strenger Ahndung. Die Matrosen zwangen sich diese Gewohnheit abzulegen, waren aber sehr träge bei den Arbeiten, und das Schiff war in drei Tagen kaum so weit gesegelt, als sonst in einem Tage. „Ihr seht, sprach der Kapitain zum Domine, so kan's nicht gehen!" Kaum hatte er das Verbot zurückgenommen, so war Alles Leben und Thätigkeit, das Schiff segelte frisch weg. „Jungens, nun geht's, rief ein alter Matrose. — Jetzt sieht man doch, daß es dem Kapitain Ernst ist fortzukommen!" — Auf der andern Seite haben die Seeleute auch sehr gute empfehlenswerthe Eigenschaften. Sie sind überhaupt dienstfertig, freimüthig, treu und von erprobter Redlichkeit, und Tapferkeit. Die Schiffer, die Steuermänner, der Bootsmann und Schiemann besitzen eine Menge von Kenntnissen, welche nicht bloß durch lange Erfahrung erlernt werden müssen, sondern anhaltendes Studium erfordern, um im Stande zu seyn, den Pflichten ihrer Stellen nach Erforderniß Genüge zu leisten. Auch ist die Lernbegierde sehr bemerkenswerth, womit junge Matrosen und Schiffsjungen, die weder schreiben, noch lesen können, aus eigenem Antriebe sich bemühen, beides und die Steuermannskunst zu erlernen, und einen Theil ihrer Besoldung verwenden, um Unterricht zu erhalten, und neben ihrem oft beschwerlichen Dienst eifrigst zu suchen und zu benutzen. Die berühmten Admirale de Ruyter, Tromp, van Amstel, Pietheyn und Andere haben sich auf diesem Wege emporgeschwungen. Der größte Theil der alten befahrnen Matrosen sind ebenfalls geschickt, und in allem, was auf ihre Profession Bezug hat, unterrichtete Leute, die auf ihren vielen Reisen in die fernsten und verschiedensten Gegenden der Erde sehr viel gesehen haben, so daß ihre klugen Gespräche,

oft auch Unterrichtete zu ergötzen wissen. — Ein solcher befahrener Matrose ist nicht nur ein schätzbarer, sondern geschätzter Mann, der sich durch eine vieljährige Erfahrung, durch große praktische Kenntnisse des Seedienstes, durch unermüdliche Thätigkeit bei jeder Arbeit, durch unerschütterliche Entschlossenheit in Gefahren, und klugen Rath in den verzweifelsten Lagen auszeichnet. Der Einfluß des Seelebens, das gewiß das mühevollste, rauheste und gefährlichste ist, härtet den Körper der Seeleute so sehr ab, daß es wirklich Erstaunen erregt, und bildet sie zu eben so guten und tapferen Kriegern, als sie tüchtige Matrosen sind. Kein Mensch steht so fest auf seinen Füßen, hält so kraftvoll mit seinen Händen wie sie. Dieß nennt man in der Seesprache Seefüße und Seehände haben. Der Sturm mag das Schiff auf das Heftigste hin- und herschleudern, sie schwanken nicht, gehen gerade und machen ihre Geschäfte, sie mögen auch auf dem Deck, auf den Marsen und Salingen, oder auf den Raaen seyn. Thellung von Courtlary hat oft gesehen, daß Matrosen mehrere Klafter an einem Tau hinauf kletterten, ohne sich der Füße zu bedienen, bloß indem sie nach und nach mit der einen Hand über der andern fest anfaßten, welches aufpalmen genannt wird. Es ereignen sich freilich an Bord eben sowohl mannigfaltige Unglücksfälle, als auf dem Lande, aber vorzüglich bei solchen Gelegenheiten zeichnen sich die Seeleute durch die Art ihres Benehmens aus. Ein Holländischer Matrose lag auf der Raa, um Segel zu refen. Das flatternde Marssegel schlug von vorn an die Raaparden, worauf er stand, so daß er, den Kopf vorab, mit dem Schrei: Gotthilf! herunterstürzte; jedoch während des Falls packt er schnell ein nahes Seil, hält sich daran fest und ruft: thoeft niet! es ist nicht nöthig! — Im

Ganzen wird die Mischung der guten und bösen Eigenschaften der Seeleute derjenigen der Landesbewohner wenig nachstehen, und desto eher Nachsicht verdienen, da eine Menge der auf den Kriegsschiffen dienenden Seeleute durch Zwang, es sei durch das Matrosenpressen oder durch den abscheulichen Menschenhandel der Seelenverkäufer dahin kommen, und eine wenig zum Guten geneigte Stimmung mitbringen. Außer diesen Gezwungenen und denjenigen, welche das Seeleben aus freier Wahl vorziehen, giebt es eine Menge Taugenichtse, welche das Land nicht mehr dulden will, und die daher keinen andern Ausweg wissen, als ihr Glück auf dem Meere zu suchen, und Laster auf das Schiff bringen, die eigentlich dem Lande angehören. Es ist daher zu bewundern, daß die Sitten der Seeleute nicht verdorbener und wirklich besser sind, als man erwarten sollte, welches aber der Ordnung und strengen Mannszucht ganz vorzüglich zuzuschreiben ist. S. auch Matrose, Th. 85, S. 467 u. f.

Wenn ein Kriegsschiff, es sei nun von der Linie, oder eine Fregatte, Kutter ꝛc. vom Stapel gelaufen und so weit zugetackelt ist, daß es auf die Rheede gebracht werden kann, wird ein Officier, ein Schiffer, ein Steuermann, ein Bootsmann oder Schiemann, ein Konstabel und ein Schiffszimmermann, nebst einigen ihrer Maaten und Gasten, ein Schreiber und Wundarzt, mehrere befahrene Matrosen, und was von der dazu gehörigen Mannschaft bereits angeworben und versammelt ist, an Bord gebracht, um das Schiff, das mit den unentbehrlichsten Bedürfnissen versehen ist, auf die Rheede zu bringen. Hier wird dasselbe von Außen und Innen, die Länge, Breite, Tiefe und Höhe desselben, die Länge und Dicke des Rundholzes, die vornehmsten Theile des Schiffs und die Stauung desselben genau

untersucht, ob Alles in gutem Stande ist. Das Geschütz visitirt der Officier mit den Konstabeln, ob es gut und mit Allem, was dazu gehört, vollständig versehen sei. Die Feuerspritze muß, wenn sie nicht schon da ist, noch vor Abfahrt des Schiffes an Bord gebracht werden. Von allen diesen Gegenständen läßt er durch den Schreiber ein genaues Verzeichniß anfertigen, worin sowohl das Mangelhafte, als die vorgenommenen Verbesserungen bemerkt werden. Der Schiffer, der Konstabel, der Zimmermann und jeder Andere, der etwas in Verwahrung und unter seiner Aufsicht erhalten hat, giebt ihm davon ein genaues Verzeichniß, und ferner alle Woche eine Meldung von demjenigen, so verbraucht worden ist. Davon sendet er posttäglich und bei jeder Gelegenheit dem Schiffskapitain vollständige Nachricht. Der Officier und der Steuermann, und wenn Kadetten am Bord sind, auch diese, fangen sogleich bei ihrer Ankunft ihr Tagebuch mit der Anzeige derselben auf dem Schiffe, von dessen Namen, Größe, Lage und Zustand an, und fahren fort, die Vervollständigung der Instandsetzung aufzuzeichnen. Alle vorbenannte Gegenstände, welche schon an Bord sind, werden sogleich, und die, welche später eintreffen, nach und nach an Ort und Stelle gebracht. Die gegenwärtige Mannschaft wird vorläufig in zwei Quartiere und in Backen vertheilt, und an beiden Borden, die Stellen der letztern eingetheilt, und so, wie die Kanonen, von hinten nach vorn mit Nummern bezeichnet. Wenn diese und ähnliche vorläufige Anstalten getroffen worden, welches in wenigen Tagen geschieht, so wird das Schiff von der Stelle, wo es aufgetackelt worden, durch einen an Bord gehaltenen Bootsmann auf die Rheede gebracht, wo es sogleich die Anker fallen läßt und verteyet. Nach einigen Tagen kommen auch die übrigen Officiere, Deckofficiere, Matrosen

und Soldaten, wenn nämlich das Schiff zu einer Expedition abgehen soll, wie oben, S. 193 u. f. schon angeführt worden, nach und nach an Bord. Auch Schiffe mit Lebensmitteln, Munition und anderen Bedürfnissen langen beinahe täglich an, und werden sogleich entladen. Einige Tage vor dem Tage der Musterung, kommt auch der Schiffskapitain an Bord. Die Officiere empfangen ihn, theils bei der Falltreppe, theils auf dem Halbdeck. Am folgenden Tage hält er eine Vormusterung, damit er seine Schiffsmannschaft kennen lerne, und sie auf die Musterung vorbereite, um solche in bester Ordnung zu passiren. Die noch unbesetzten Deckofficierstellen werden vom Kapitain auf den Vorschlag des Schiffers und Bootsmanns ergänzt, welche auch bei der Eintheilung der Matrosen, die sie am besten kennen, befragt werden. Schon am Vorabend und am frühen Morgen des zur Musterung bestimmten Tages wird Alles dazu veranstaltet. Die Officiere und die Mariniers sind in voller Uniform; die Deckofficiere und Matrosen in ihren besten Kleidern und Jacken. Die Kanonen werden geladen, um die Admiralitäts-Jacht zu salutiren. An den Toppenants aller Raaen sind in der Höhe von 4 Fuß über den letzteren dünne Taue gespannt, welche mit den Raaen parallel laufen und zum Paradieren bestimmt sind, welches auf folgende Weise geschieht. Die Matrosen stehen aufrecht auf den Raaen, und halten sich mit ausgebreiteten Armen Hand an Hand an jenen ausgespanten Tauen, so daß es von ferne, wo diese beinahe unbemerkbar sind, den Anschein hat, als ob sie freistehend sich die Hände böten. Das Schiff ist vorzüglich rein gemacht und mit neuen Flaggen und Wimpel geschmückt; denn es ist ein Festtag, an welchem die Mannschaft gemeiniglich einen monatlichen Sold erhält. Die gewöhnlichen Arbeiten sind

ausgesetzt. Sobald die Jacht auf die Rheede kommt, wird alle Mannschaft auf dem Oberdeck versammelt, um auf den ersten Ruf bereit zu seyn. Wenn man sich auf eine angemessene Entfernung genähert hat, wird sie mit einer bestimmten Anzahl von Kanonenschüssen begrüßt und auf den erwarteten Ruf: Alles auf! fliegen die Matrosen die Wände hinauf, und stellen sich in oben erwähnter Ordnung auf die Raaen. Die übrige Mannschaft stellt sich in die Wände Front auswärts. Die Marinierparade steht auf dem Halbdeck mit ihren Officieren an der Spitze. Ein Ploton steht auf der Laufplanke, an der Seite, wo die Jacht an Bord kommt. Der Schiffskapitain steht am Eingange des Halbdecks, neben und hinter ihm die Officiere, Kadetten, der Arzt und der Sekretair. Der wachhabende Officier steht an der Falltreppe, und neben derselben ausser dem Schiffsborde 6 Matrosen. Auf einen Wink des Kapitains giebt der Schiffer das Zeichen zu dem von der ganzen Schiffsmannschaft dreimal wiederholten Begrüßungsrufe Hussah!!! So werden die Kommissarien der Admiralität empfangen, durch den wachhabenden Officier aufs Halbdeck, und von hier durch den Kapitain und das Officierkorps in die Kajüte begleitet, wo nach eingenommenen Erfrischungen die ganze Schiffsbesatzung Mann für Mann gemustert wird. Wenn die Kommissarien wieder an Bord gehen, wird wieder paradirt und die Jacht mit Kanonenschüssen begrüßt, welche von derselben, wie bei ihrer Ankunft, erwiedert werden. Von nun an werden die Uebungen in allen Schiffsarbeiten täglich getrieben. Da der wachhabende Officier am besten weiß, ob nothwendige Schiffsarbeiten zu verrichten sind, oder nicht, folglich ob zu dieser oder jener Uebung Zeit ist, so hängt es, ohne höhere Erlaubniß von ihm ab, die eine oder die andere durch die Mannschaft

vornehmen zu lassen. Es gehört zu den schätzbarsten Eigenschaften eines Seeofficiers, Schiffers und Bootmanns, die Mannschaft fortdauernd beschäftiget zu wissen, um sie in beständiger Thätigkeit zu erhalten. Was die Uebungen der Schiffsmannschaft anbetrifft, so muß der größte Theil derselben, da er neu angeworben ist, und daher noch ganz ungeübt und mit allen Theilen des Schiffs unbekannt ist, nach und nach in Allem, was das Rundholz, das Tau- und Takelwerk, die Segel, die Anker und Ankertaue, das Geschütz und andere Waffen betrifft, genau unterrichtet, und damit sie in deren Behandlung Fertigkeit und Gewandheit erlangen, täglich geübt werden. Allein nicht nur bei den Uebungen, sondern auch bei den wirklich vorfallenden Schiffsarbeiten müssen die Unkundigen zugelassen werden, damit sie desto eher und desto mehr Dienste zu leisten im Stande seyen. Man fängt damit an, jedem befahrenen Matrosen einen oder einige Unbefahrne beizugesellen, die er anzulernen hat. Sie sind beständig um ihn, speisen mit ihm an demselben Back, gehen ihm bei allen Arbeiten an die Hand, sehen ihm seine Handgriffe ab, und lernen, selbst spielend, eine Menge nützlicher Dinge; z. B. die mancherlei Knoten, Stiche und Schläge, wovon es an hundert verschiedenen Arten giebt, von welchen jeder seine eigene Benennung hat. Zuerst lehrt man die Lehrlinge die Namen der verschiedenen inneren und äußeren Theile des Schiffes, dann die der Masten, Stängen, Raaen, Segel und des stehenden und laufenden Tauwerkes. Man läßt sie jeden benannten Gegenstand anfassen, weiset ihnen den Zweck und die Wirkung derselben, indem man sie solche losmachen, behandeln und wieder festbinden läßt, wo und wie es seyn soll; man befragt sie darüber und wiederholt den Unterricht, bis ihnen die Sache geläufig ist, und sie sich nicht mehr irren.

Man läßt sie ferner täglich die Wände besteigen; zuerst bis an die Marspüttinge, dann in die Marsen, nachher auf die Bramsalinge, dann auf die Raaen, Marseraaen und Bramraaen, indem man immer zuerst unten anfängt, und in der Folge höher steigt, und um sie anzuspornen, werden diejenigen, welche es den andern zuvorthun, gelobt, ausgezeichnet und befördert, auch wohl beschenkt. Eine oder mehrere der vorräthigen Raaen werden mit den Noken auf das Halbdeck und auf den Back, oder queer über den Kühl auf beide Schiffsborde gelegt; diese müssen die Unbefahrnen besteigen, indem sie auf die Raaparden treten, wo sie dann angewiesen werden, wie sie die Segel mit den Raabanden anschlagen oder losschlagen, fest- oder losmachen, und mit den Reefbanden refen müssen. Wenn sie nun im Steigen und in diesen Handgriffen einige Fertigkeit erlangt haben, so läßt man sie diese Arbeiten oben verrichten. Man verfährt dabei mit vieler Geduld und Nachsicht, vorzüglich bei dem Beklettern der Masten. Auf diese Weise werden sie allmählig brauchbare Matrosen. Die Officiere und Deckofficiere müssen sie oft über dieses oder jenes befragen, um zu vernehmen, ob sie sich bilden und geschickter werden, und ob die Matrosen, denen sie anvertrauet sind, sich dieses recht angelegen seyn lassen und ihre Pflicht erfüllen. Bei Kriegsschiffen müssen die Konstabeln oder Artilleristen die Matrosen in der Behandlung der Kanonen unterrichten und üben; da ihre Anzahl bei weitem nicht hinlänglich ist, um das Geschütz in Thätigkeit zu setzen. Sie sind auch nicht dazu bestimmt; denn ihr Auftrag beschränkt sich, außer dem oben Angeführten, nur darauf, das Geschütz und alle seine Theile, und die dazu gehörigen Geräthe in guten Stand und Ordnung zu setzen und zu erhalten; die Pulverkammer mit vorzüglichem Fleiß und

Vorsicht, wie auch Alles, was ihrer Aufsicht und Bewahrung anvertrauet ist, gut zu besorgen; Feuerwerke zu verfertigen, Kartuschen fürs Geschütz, und Patronen fürs Kleingewehr zu füllen; auch haben sie beim Ankerlichten ꝛc. noch ihre besondere Obliegenheiten.

Was nun den Unterricht der Matrosen auf Kriegsschiffen in Hinsicht des Geschützes anbetrifft, so müssen denselben die Namen der verschiedenen Theile der Kanonen, des Raperts und der nöthigen Geräthe, vorzüglich aber der Zweck und die Wirkung des daran befindlichen Tauwerkes bekannt gemacht werden, weil sehr darauf zu achten ist, daß sie es so zu behandeln wissen, daß es sich niemals verwickele und verwirre, indem daraus Unglück entstehen könnte, da größtentheils die Behandlung, und folglich auch die Wirkung der Kanonen davon abhängt. Um diesen ersten Unterricht zu ertheilen, nimmt man gewöhnlich eine Backmannschaft zusammen, und auch nachher bei der Eintheilung zum Geschütz oder Verfertigung der Geschützrolle sucht man so viel, als möglich, wie bei jeder andern Eintheilung, solche bei einander zu behalten. Wenn sie nun die Kanone, den Rapert mit seinem Tauwerke, und die verschiedenen Geräthe zum Laden und Abfeuren, sowohl nach ihrem Namen, als wozu sie dienen, genau kennen; so wird an jeder Seite der Kanone die Hälfte der zur Bedienung erforderlichen Mannschaft auf folgende Art hingestellt, und sie in den nöthigen Handgriffen unterrichtet und geübt. Der Kommandeur mit Pulverhorn und Raumnadel versehen, steht hinter der Kanone und richtet; — 1 Mann mit Wischer und Ansetzer, rechts der Mündung; — 1 Mann links derselben, um die Ladung und den Pfropf einzuschieben; — 1 Mann, der die Kartusche reicht; — 1 Mann mit der Lunte, der

abfeuert; — 2 Mann mit Hebeln neben dem Zündloche, auf jeder Seite einer, um die Kanone rechts und links zu bewegen oder zu erhöhen. Die Uebrigen mehr oder weniger nach dem Kaliber des Stücks, sind gleichmäßig mit den Talien vertheilt. Während geladen wird, fassen die nebenstehenden Leute die Seitentalien an, und ziehen aufs Kommando die Kanonen an Bord, zu welchem Ende einer die Einholtalien losmacht und zuschießt. Im Gegentheil gehen die nebenstehenden Leute, wenn abgefeuert worden ist, und das Stück zum Laden eingezogen werden soll, an die Einholtalie, ausser einem, der den Wischer faßt, einer der die Kartusche aufnimmt, und an jeder Seite einer, der die Seitentalie losmacht und zuschiebt, wozu immer die nächststehenden gebraucht werden, damit niemals die einen vor oder hinter den andern wegzugehen genöthiget sind, auch wechseln die Leute bei den verschiedenen Verrichtungen und Handgriffen ab, um sie alle, vorzüglich das Richten, erlernen zu können. Nach Maßgabe der erlangten Fertigkeit wird erst ohne, dann mit Pulver, und nachher mit Kugeln zur Uebung geladen, und letztere gegen eine auf dem Wasser schwimmende Tonne abgeschossen. Ferner werden die Leute geübt von einem Bord ans andere überzugehen; denn eigentlich wird nur die eine Seite mit Mannschaft versehen, welche dann auch das gegenüberstehende Stück von gleicher Nummer zu bedienen hat; wenn daher das Schiff wendet, so müssen die Leute sich zu diesem verfügen, jedoch nicht eher, als bis jenes geladen und dicht an Bord gezogen ist; zwei Mann bleiben dabei, um die Talien festzubinden, damit das Stück fest und unbeweglich bleibe. Sollte aber das Schiff an beiden Seiten angegriffen seyn, so werden an der einen nur die geraden, und an der andern nur die ungeraden Nummern in Thätigkeit gesetzt,

oder wenn der Angriff auf der einen Seite heftiger wäre, als auf der andern, so wird auf jener von drei Stücken zwei, auf dieser eins in Thätigkeit erhalten, doch immer dabei wohl Acht gegeben, daß die Stillstehenden geladen und wohl befestiget seyen; auch giebt dies Gelegenheit, um mit den Kanonen zu wechseln, damit die einen sich abkühlen können. — Um dem Erhitzen zuvorzukommen, werden die Wischer bei jedem zweiten Schuß naß gemacht, und überdies die Schwabber ebenfalls in die Wasserkufen getaucht und um die Kanonen geschlagen. Die an Bord befindlichen Truppen sind nicht zum Dienste an Bord, sondern auch bestimmt Landungen auszuführen, oder sonst im Nothfall auf dem Lande zu agiren. Hier kann nur die Rede von demjenigen seyn, was sie am Bord in dieser Hinsicht zu thun haben, weil dasjenige, was sie am Lande auszuführen haben, ganz mit dem übereinkommt, was den Landtruppen obliegt. Die Mariniers werden auf dem Halbdeck an Steuerbordsseite, wo ihr beständiger Sammelplatz ist, in zwei Glieder gestellt, in vier Plotons getheilt, und im Plotonfeuer, Gliederfeuer und Rottenfeuer, auch wohl im Heckfeuer geübt; dann lehrt man sie rechts und links um, und links um kehrt machen, auch vor- und rückwärts schwenken. Jene Feuer können, nach Theilung von Courtlary, im Gefecht wirklich angebracht werden, hängen aber sehr von Umständen ab, so daß es schwer seyn würde, zu bestimmen, welches das wirksamste sei. Die Seesoldaten oder Mariniers werden auch zum Ziehen am untern Tauwerke angestellt; daher werden sie angelernt, wie und wo sie ihre Gewehre abzusetzen haben, damit weder das Tauwerk, noch die Kanonen, noch irgend etwas Anderes dadurch verwickelt oder gehindert werde. Sollen die Truppen an beiden Borden agieren, so gehen das dritte und vierte Ploton an Bakbord über; sind sie auch in andern Theilen des Schiffes nothwen-

dig, so werden die Plotons benannt, welche auf die Kampanje, auf die Laufplanken oder auf den Back marschiren sollen, wobei noch zu bemerken ist, daß wenn sie nach vorn marschiren, die Plotons dieses auf der Seite, wo sie stehen auszuführen haben. Das Kommando: Jeder auf seine Seite! bedeutet nämlich, daß die beiden ersten Plotons an Steuerbord, die beiden andern aber am Backbord stehen sollen. Ausserdem sind die Mariniers bei den Divisionen des Geschützes vertheilt, damit wenn bei den Batterien zu viele Leute fehlen, die Todten und Verwundeten durch Soldaten ersetzt, und die Batterien gehörig in Thätigkeit erhalten werden können; ein Beweis, daß das Kleingewehrfeuer eine nur untergeordnete Rolle spielt; obgleich es auch schon sehr oft vortreffliche Wirkungen gethan hat, welches die Seeschlacht bei Kap Trafalgar bewiesen, wo eine Musketenkugel den Lord Nelson, Admiral der Englischen Flotte, tödtete; überhaupt soll in dieser Schlacht das Kleingewehrfeuer so mörderisch gewesen seyn, daß mehrere Schiffkapitains und andere Officiere durch dasselbe getödtet oder verwundet worden. Es ist ein großer Fehler, nach dem oben erwähnte Schriftsteller, der unter gewissen neuern militairischen Schriftstellern vorzüglich herrscht, über den Werth einer Waffe, einer Truppenart, einer Stellung oder Bewegung geradezu abzusprechen, da es doch eigentlich auf die Umstände und auf die zweckmäßige Anwendung derselben ankommt; denn so zerstörend auch die Wirksamkeit des Kanonenfeuers gegen das Schiffsgebäude, gegen das Rundholz, die Segel, das Tau- und Takelwerk seyn mag, so verlieret es doch dieselbe größtentheils, wenn die Schiffe sich so nahe sind, daß man man mit dem Kleingewehr und mit Pistolen in die Stückpforten schießen und die bedienende Mannschaft bei den Kanonen niedermachen kann; dieser-

halb werden solche auch geschlossen, vorzüglich, wenn man entern will, weil die ausser Bord hervorragenden Kanonen hinderlich seyn würden; folglich hört schon die Wirkung der Hauptbatterien ganz auf, und nur die des Oberdecks, des Halbdecks und des Baks sind noch in Thätigkeit; wenn aber aus den Marsen ein tüchtiges Kleingewehrfeuer von oben herab auf das unbedeckte Schiffsvolk wirksam ist, so müssen auch die obern Batterien viel von ihrer Lebhaftigkeit nachlassen. Zu diesem Feuer aus den Marsen werden nicht Soldaten, sondern die sogenannten Marsgasten und Schaluppenruderer abgerichtet, und in der Behandlung des Kleingewehrs eben so gut, als jene geübt, weil sie auch ohnedies bei der Bewaffnung der Schaluppen und bei Landungen gebraucht werden, um durch sie die Mariniers zu unterstützen und zu verstärken. Da nun die Letzteren eigentlich nicht zum Hinaufsteigen angehalten und daher nicht geübt werden, auch dieserhalb nicht die auf den Marsen weit heftigere Bewegung gut aushalten können, so zieht man ihnen hierzu die Matrosen mit Recht vor, besonders da die Marsen so enge sind, daß nicht für viele Leute Raum, und es folglich besser ist, solche dahin zu stellen, die sowohl zu feuern, als das Beschädigte herzustellen im Stande sind.

Staabsofficiere auf einem Kriegsschiffe, sind der Schiffskapitain, der zweite Kapitain, und der erste Lieutenant, weil sie die Oberaufsicht und Leitung des Ganzen haben, und daher nicht mit den einzelnen Zweigen des Dienstes beauftragt sind, auch keine Wache thun. Die Seelieutenants lösen einander in den Wachen und Pikets ab, so daß immer ein Officier von einem der beiden Quartiere auf den vom andern folgt. Der Lieutenant, der die Wache hat, ist mit dem Dienste im Innern des Schiffes beauftragt, derjenige hingegen, der das Piket hat, muß den äußern

Dienst wahrnehmen, und löset den wachhabenden nach der Beendigung seines Dienstes ab, so wie er selbst vorher von demjenigen im Piket abgelöset wird, der ihm auch in der Wache folgt. Auf den Schiffen ist die Eintheilung der Zeit von derjenigen auf dem Lande üblichen sehr verschieden, es ist daher nöthig solche kennen zu lernen. Man theilt die Zeit auf Kriegsschiffen ꝛc. nicht in Stunden, sondern in Wachen ein, von denen jede aus acht Glasen besteht; zwei Glasen machen eine gewöhnliche Stunde aus, folglich ist eine Wache 4 Stunden. Im Nachthäuschen befinden sich jederzeit zwei Sanduhren oder Sandgläser, von welchen das eine vier Stunden, das andere aber nur eine halbe Stunde läuft. Sobald letzteres in jeder Wache das erste Mal ausgelaufen ist, ruft der wachhabende Steuermann laut! ein Glas! welches durch einen Matrosen mit einem Schlage an der Glocke bemerkt wird. Wenn das Halbstundenglas zum zweiten Male zu Ende ist, so ruft er: zwei Glasen! und so läßt er alle halbe Stunden, welche daher Glasen genannt werden, immer mit einem Glockenschlage mehr von 1 bis 8 die Zeit anzeigen. Wenn dieses kleinere Glas das achte Mal ausgelaufen ist, so muß auch das Vierstundenglas zu Ende, und so auch die Wache beendiget seyn. Die Wache fängt des Abends um 8 Uhr an, währt bis Mitternacht, und heißt daher die erste Wache; von 12 bis 4 Uhr wird die Hundewache, und von 4 bis 8 Uhr Morgens die Tagewache genannt. Die Vormittagswache dauert von da bis um Mittag, wo dann die Nachmittagswache anfängt, und bis 4 Uhr dauert. Die letzte Wache von 4 bis Abends 8 Uhr führt den sonderbaren Namen Plattfuß, nach Thellung von Courtlary vermuthlich daher, weil um diese Zeit ohnedies gewöhnlich Alles wach und zur Arbeit bereit ist; auch hängt diese

Wache mit der Nachmittagswache zusammen, indem die Mannschaft um 4 Uhr nicht abgelöset, und zum Theil dadurch verhütet wird, daß die einen nicht immer die gleichen Wachen haben, sondern in den Zeiten abwechseln. Die Wachen sind nicht zu allen Zeiten gleich stark; denn solches hängt von der Rheede, wo das Schiff vor Anker liegt, von der Witterung und von mehreren andern Umständen ab, z. B. davon: ob man schwere Arbeit gehabt oder noch vor hat. Diesemnach ist bald ein ganzes, bald ein halbes Quartier auf der Wache, bald nur ein Drittel oder Viertel derselben. Die Wache besteht aus einem Lieutenant 1, 2 oder 3 Kadetten, 1 Steuermann, 1 Bootsmann oder Schiemann, 1 Konstabel und einem ihrer Maaten, 1 Quartiermeister, und einer Anzahl Matrosen; ferner aus einem Sergeanten, 1 Corporal, und einer Anzahl Mariniers, welche jederzeit von dem gleichen Quartiere sind. Von den Wachen sind mehrere Deckofficiere ausgenommen, als: die beiden Schiffer, der Doktor und Sekretair, und ihre Gehülfen, der Schiffsgeistliche, der Bottelier; ferner die Handwerker, besonders die Köche, welche Letzteren schon in der Nacht anfangen, die Speisen zu kochen, damit man früh speisen kann, wobei sie sich einander ablösen. Wenn aber: Alles auf!! oder Ueberall!! gerufen wird, so darf Niemand von dem ihm in diesem Fall angewiesenen Posten wegbleiben. Auf der Rheede dauert die Wache der Officiere und Kadetten volle 24 Stunden, wobei jedoch bemerkt werden muß, daß sie bei gutem, gefahrlosem Wetter nicht genöthiget sind die Nacht zu durchwachen, sondern da Alles so nahe an der Hand ist, hat der Steuermann, welcher in Abwesenheit des Officiers die Wache befehligt, den Auftrag, ihn und die Kadetten im Nothfall sogleich rufen zu lassen; wenn aber Stängen und Raaen gestrichen sind, welches

bei stürmischer Witterung zu geschehen pflegt, so muß der wachhabende Lieutenant und die Kadetten auf dem Halbdeck bleiben, wenigstens so lange, bis der Sturm vorüber ist.

Die Wache aller übrigen Seeleute dauert nicht nur auf der Rheede, sondern auch in offener See nur vier Stunden, welche daher der Quart genannt wird; während dieser Zeit darf Niemand von der Wache ins Zwischendeck hinabgehen, sondern alle müssen auf dem Oberdeck im Kühl bleiben; bei rauher Witterung halten sich die Matrosen gewöhnlich unter dem Back, und die Mariniers unter dem Vordache des Halbdecks auf. Sobald die Glocke acht Glasen geschlagen hat, wird die Wache durch die nachfolgende, schon vorher dazu befehligte Mannschaft abgelöset, wozu sie durch den wachhabenden Quartiermeister, der eben davon seine Benennung hat, zur rechten Zeit geweckt wird, welches in der Seesprache porren genannt wird. Von der Matrosenwache werden auf die Fockmarse, auf die Kampanje, und auf den Back Auskuker gestellt, um auf das Fahrzeug selbst und auf die aus der Ferne heransegelnden Schiffe, in offener See auch auf Land, und überhaupt auf die entfernteren Gegenstände, vorzüglich auf die Signale zu achten, und die Wache davon zu benachrichtigen. Die Mariniers besetzen folgende Posten mit Schildwachen: 1 Mann vor der Kajüte des Kapitains, und wenn ein Admiral an Bord ist, auch vor der seinigen; 1 Mann bei jeder Pulverkammer; 1 Mann auf jeder Lufplanke; 1 Mann auf der Kampanje, und 1 Mann auf dem Back. Ihr Auftrag ist, umherzuschauen, nicht zu gestatten, daß sich Jemand der Pulverkammer nähere, an Bord komme, oder von Bord abgehe, ehe dem wachhabenden Officier davon Meldungen gemacht, und von ihm darüber verfügt worden ist; sie

haben, außer den ihnen besonders angewiesenen Posten, auch auf die nähere Umgebung des Schiffes, und auch auf die Signale zu achten, und was vorfällt sogleich zu melden. Wenn die Schaluppen ausgesetzt sind, so ist in jeder eine Schildwache, die aus den dazu gehörigen Ruderern der Reihe nach genommen wird, und welche darauf zu achten hat, daß Niemand in solche steige, daß sie nicht ans Schiff anschmettern, sich nicht losmachen und forttreiben, oder sonst etwas Widriges damit vorfalle; auch müssen sie solche gleich unter die Falltreppe bringen, wenn ihre Schaluppe zum Fallen gerufen wird. Die übrige Mannschaft der Wache muß jederzeit die während ihrer Dauer vorkommenden Schiffsarbeiten verrichten oder dazu bereit seyn. Des Abends um 7 oder halb 8 Uhr geht der Officier, der an diesem Tage das Piket hatte, folglich die nächste Wache haben wird, nebst dem, der jetzt aufs Piket kommt, auf das Halbdeck und übergiebt Letzterm das Piket, indem er ihn von allem Nöthigen genau unterrichtet. Dann übernimmt er die Wache, indem ihm der abgehende Officier von allem, was das Schiff angeht, und was von den erhaltenen Befehlen schon vollzogen oder noch auszuführen ist, umständliche Nachricht giebt. Hierauf begeben sich alle drei Officiere zum Schiffskapitain, welcher ihnen die Parole giebt und die Befehle diktirt, die er nöthig findet. Der Officier vom Piket geht nun zu den übrigen Officieren, und theilt ihnen die Parole und dasjenige mit, was sie wissen sollen. Auf einigen Schiffen giebt der erste Schiffskapitain die Parole und Befehle dem zweiten, oder dem ersten Lieutenant, welche sie den übrigen Officieren ertheilen; auf andern begeben sich alle Officiere vor Ablösung der Wache zum Schiffskapitain, wo sie von ihm selbst die Befehle und Parole empfangen. Wenn ein Schiff

allein ist, so giebt der Schiffskapitain jeden Tag die Parole; sonst giebt der Admiral oder Kommandeur der Flotte alle 8 oder 14 Tage genannten Schiffskapitain eine schriftliche gleichlautende Folge von Namen, die sie dann täglich auf ähnliche Art austheilen. Die Flotte kann zerstreuet werden, und dann wäre es unmöglich mit allen Schiffen derselben in Verbindung zu bleiben. Gehen während der Trennung die 8 oder 14 Parolen zu Ende, so ist vorher bestimmt, wo die Kapitains wieder anfangen sollen, um immerfort auf allen Schiffen die gleiche Parole zu haben, und sich dann bei nächtlichem Wiederfinden zu erkennen. Wenn die Parole und Befehle gegeben worden, so begiebt sich der jetzt wachhabende Officier aufs Halbdeck und diktirt dem Steuermann der Wache die erhaltenen Befehle, geht dann in den Kühl, läßt sich die neue wachhabende Mannschaft vorstellen, und sich ein Verzeichniß der Deckofficiere, Matrosen und Mariniers geben, welche in den nächsten 24 Stunden unter ihm die Wache haben, damit, wenn während derselben etwas vernachläßiget und erst spät entdeckt wird, man noch wenigstens 8 Tage nachher sehen könne, wer damals die Wache hatte, weil an Bord keine Nachläßigkeit ungestraft bleiben darf. Im Winter um 7 oder 8 Uhr, im Sommer um 9 oder 10 Uhr des Abends wird vom Admiralschiffe eine Kanone abgefeuert; sobald dieser Abendschuß von dem umliegenden Gestade wiederhalt, so wird er durch das Glockengeläute von allen Schiffen beantwortet, und ruhige Stille ersetzt die Geschäftigkeit des Tages. Der Profoß singt im Zwischendeck neben dem großen Maste ein altväterisches Abendlied, wodurch er verkündiget, welche der beiden Quartiere die erste Wache habe, daß diese bestellt und es Zeit sei, sich zur Ruhe zu begeben. Alle Lichter werden rein ausge-

lösch, außer in einigen Laternen, welche in der Nähe der auf den Zwischendecken stehenden Schildwachen aufgehängt werden. Eine halbe Stunde später macht der Lieutenant die Runde auf den Zwischendecken und im ganzen Schiffe, und sieht genau nach, ob alle Lichter, ausgenommen in den Laternen, ausgelöscht und alle Leute zur Ruhe, die Wachen, Schildwachen und Auskuker aufgestellt sind. Die Schildwachen rufen die Runde an. Auch die wachhabenden Sergeanten und Korporale machen einige Male die Runde. Die Stunden werden ihm vom Lieutenant der Marine vorgeschrieben, welcher zwar selbst nie oder selten eine Wache, aber von Zeit zu Zeit eine unerwartete Runde thut. Die Auskuker und Schildwachen, welche bei jedem Glockenschlage durch den Ruf: Alles wohl! ihre Wachsamkeit bezeugen, beleben die nächtliche Stille, oder die Winde sausen im Tau- und Takelwerk, und die Wellen brechen sich dumpf vorn am Buge des Schiffes. Sobald der Morgen dämmert geschieht, wie schon oben, S. 201, erwähnt worden, der Morgenschuß, und die Trommelschläger schlagen auf allen Schiffen die Diana. Noch bleibt Alles ruhig auf den Schiffen; sobald aber die Morgenröthe den jungen Tag verkündet, so erschallt der Ruf des wachhabenden Deckofficiers: Ueberall! Ueberall! und aus allen Luken steigen die rüstigen Seeleute mit ihren Hängematten, worin das Bettzeug gebunden ist, herauf, und tragen sie an diejenige Seite des Schiffes, von dem ihr Quartier benannt ist; sie werden daselbst entweder in die Finknetze gelegt und damit verschanzt, oder an Wind und Sonne gelüftet, und gereiniget. Dann lassen auch die Deckofficiere und Backmeister in ihrer Gegenwart ihre Backsangehörigen sich waschen und kämmen. Der wachhabende Officier ist auch gleich zur Stelle, um überall zu

seyn. Die Kadetten kommen ihm schon zuvor, um ihm in Allem an die Hand zu gehen, seine Befehle zu überbringen und auszuführen, Meldungen und überhaupt Alles zu thun, was er ihnen, es sei zur Beförderung des Dienstes oder zu ihrer Belehrung aufträgt. Jetzt wird das Schiff von aussen und innen rein gemacht, die Schaluppen und Böte ausgesetzt ꝛc.; s. oben, S. 201. Der Steuermann und die übrigen Deckofficiere, welche auf der Wache sind, zeigen dem Lieutenant alles während der Nacht Vorgefallene an. Wenn dieses geschehen ist, und keine Hindernisse eintreten, wird zum Frühstück geläutet. Die wachhabenden Kadetten gehen an beiden Seiten des Schiffes auf und ab, damit in Ordnung und ohne Zeitversäumniß gespeiset werde; der Lieutenant begiebt sich ebenfalls zur speisenden Mannschaft, sowohl um die Aufsicht zu vermehren, als um den Ueberschuß der Speisen und den Kessel zu untersuchen, damit die größte Sparsamkeit und Reinlichkeit beobachtet werde. Beim Aufgang der Sonne oder um eine dazu bestimmte Zeit werden die Flaggen und Wimpel aufgehißt, die Parade auf dem Halbdeck an Steuerbordsseite in Ordnung gestellt, der Sergeant, die Korporale und die Mariniers in voller Uniform, wie die Landtruppen; der Erstere giebt dem Lieutenant der Marine zwei schriftliche Raporte von dem Stande der Kompagnie. Davon behält dieser einen für sich, und übergiebt den andern dem wachhabenden Officier, der ihm im Namen des Kapitains die erhaltenen Befehle mittheilt, welche er dem Sergeanten diktirt, nachdem die Parade abmarschiert ist. Bei Tage bleiben die wachhabenden Mariniers in Uniform bis nach Untergang der Sonne; dann in kurzen Matrosenjacken und langen Beinkleidern, und im Winter sind sie selbst auf der Wache im Schanzloper. Uebrigens darf die ganze Schiffsmann-

schaft sich nie ganz entkleiden, selbst die Officiere sind davon nicht ausgenommen. Des Nachts müssen sie die Beinkleider und Strümpfe, nebst dem Kamisole anbehalten, sonst verfallen sie in Strafe. Auch der Schiffer, der Oberkonstabel, der Doctor, der Bottelier übergeben zu gleicher Zeit dem wachhabenden Officier ihre schriftlichen Etats und Raporte, und der Erstere macht ihm auch zugleich mündlich Raport von dem Zustande des Schiffes; denn alle Morgen und Abende müssen die Deckofficiere die unter ihrer besonderen Aufsicht stehenden Theile des Schiffes und seiner Zu- und Ausrüstung genau nachsehen, und davon an den Schiffer Raport machen. Der Bootsmann nebst seinen Maaten, den Ersten ausgenommen, und mit den Bootsmann-Gasten haben die Aufsicht über den großen Mast, nebst Segeln, Tau- und Takelwerk; der Schiemann nebst seinen Maaten und Gasten über den Fockmast; die Quartiermeister, der Reihe nach, über den Kreuzmast und Besaan, und jeder insbesondere über seine Schaluppe; der erste Bootsmannsmaat mit seinen Gasten über den Bugspriet; die Konstabeln über Alles, was zur Artillerie gehört; die Zimmerleute über alles Rundholz; die Segelmacher über alle Segel; der Schmid über alles Eisenwerk ꝛc. dergestalt, daß nichts vernachläßiget werden kann, noch darf. Nachdem der wachhabende Lieutenant über alle diese Gegenstände mündliche und schriftliche Meldungen erhalten, macht er dann den beiden Kapitains und dem ersten Lieutenant ebenfalls Raport. Die Pflicht des wachhabenden Steuermanns ist besonders, auf Alles, was das Schiff betrifft, aufmerksam zu seyn; wenn die Ankertaue sich kreuzen oder einen Schlag machen, so muß er solche wieder klaren. Er muß fleißig mit dem Fernrohre umherschauen, vorzüglich aber nach dem Admiralschiffe, um sogleich

die Signale zu bemerken, und solches dem wachhabenden Officier anzeigen, auch das Contrasignal aufziehen, wenn das Signal das eigene Schiff angeht. Alles, was vorfällt, und die vom Lieutenant diktirten Befehle schreibt er erst auf die im Nachthäuschen befindliche Schreibtafel, von welcher nachher Alles ins Tagebuch abgeschrieben wird. Bei der Abwesenheit des Lieutenants läßt er dessen Befehle ausführen, wenn Zeit und Umstände eintreten, oder übergiebt den Auftrag dem ihn ablösenden Kollegen. Besonders liegt ihm aber ob, die Stundengläser oft und genau zu beobachten, um die Eintheilung und Angabe der Zeit nicht zu verfehlen. Da die steigende Fluth die Absendung der Schaluppen ans Land vorzüglich begünstiget, so erhält der Bottelier Befehl, die leeren Wasserfässer dem Bootsmann zu übergeben, und dieser solche in die Barkasse bringen zu lassen. Ist dieses geschehen, so wird gerufen: Barkaßruderer fallt! worauf diese sogleich sich zur Abfahrt in derselben bereit halten. Der Lieutenant des Pikets hat eigentlich das Amt mitzugehen, da aber die Kadetten in Allem geübt werden müssen, so wird einer von denen, welche die Wache nicht haben, mitgesandt, um beim Wasserholen die Aufsicht zu führen, und ihm zugleich empfohlen, die Sache so sehr, als möglich, zu beschleunigen, um mit dem Beginnen der Ebbe fertig zu seyn, und durch diese bei der Zurückkunft auch begünstiget zu werden. Wenn es geregnet hat, so läßt der Lieutenant Tages darauf Ueberall! rufen, um Segel loszumachen und sie trocknen zu lassen, welches nur sehr langsam geschieht, und schädlich seyn würde, wenn sie fest und zusammengerollt blieben. Die Deckofficiere und Backmeister jagen sogleich ihre Leute vom Zwischendeck hinauf, und da die Letztheraufkommenden im Vorbeigehen jederzeit einige Tau-

hiebe zu erwarten haben, so drängen sich Alle eiligst aus den Luken; die Deckofficiere und Backmeister folgen ihnen ungesäumt nach; nur zwei Quartiermeister und der Profos bleiben so lange auf dem Zwischendeck, bis Alles hinauf ist. Der Schiffskapitain, die Officiere von der Wache und vom Piket, und die Kadetten bleiben auf dem Halbdeck. Der zweite Kapitain begiebt sich überall hin, wo er glaubt, daß seine Gegenwart nöthig ist. Der erste Lieutenant ist im Kühl an Steuerbord, und hat den Bootsmann mit einigen seiner Maaten, nebst einem Quartiermeister, dem ersten Segelmacher und zwei Konstabeln, und mehreren Matrosen bei sich. Der zweite Lieutenant, wenn er nicht die Wache oder das Piket hat, ist ebenfalls im Kühl an Backbord, und hat unter seinem Befehle den ersten Bootsmannsmaat, einen Quartiermeister, den zweiten Segelmacher, und zwei Konstabeln. Die übrigen Lieutenants vertheilen sich bei dem zweiten Kapitain auf den Laufplanken, auf dem Back, oder wo es nöthig ist. Der erste Schiffer begiebt sich überall hin, vorzüglich auf den Back oder in den Kühl, und so wie dieser die Steuerbordsseite in Obacht nimmt, richtet der zweite Schiffer seine Aufmerksamkeit auf die Backbordsseite. Die drei ersten Steuerleute sind bei dem Nachthäuschen und am Steuerrade, der Vierte steht an Steuerbord, und ein Quartiermeister an Backbord auf dem Halbdeck, beide um die zum Anziehen des Tauwerkes daselbst befindlichen Leute zu regieren; die Gehülfen am Steuerruder handhaben die Taue des Kreuzsegels.

Auf der großen Raa sind an jeder Seite	24	Mann, zus.	48.
Auf der großen Marseraa	18	— —	36.
Auf der großen Bramraa	5	— —	10.

Beim großen Stänge-Stagsegel				2.
Beim Flieger und Bramstänge-Stagsegel				2.
Auf der Fockraa, auf jeder Seite	22	Mann,	zus.	44.
Auf der Vormarseraa . .	16	—	—	32.
Auf der Vorbramraa . .	4	—	—	8.
Beim Klüfer und Vorstänge-Stagsegel				4.
Auf der Kreuzraa an jeder Seite	8	—	—	16.

Was nicht nach der vorstehenden Rolle vertheilt ist, steht an verschiedenen Orten des Schiffes am untern Tauwerk, um solches anzuholen, und damit dieses zugleich ruckweise und mit vermehrter Kraft geschehe, geben die Deckofficiere entweder durch ein Liedchen oder vermittelst eines Pfeifchens taktweise das Zeichen zum Ruck. Kaum sind die Segel losgemacht, so wird gemeldet, daß auf dem Admiralschiffe ein Signal aufgehißt sei, welches das Schiff angehe, und daß das Kontrasignal bereits wehe. Der wachhabende Officier kennt dieses Signal, als eins der gewöhnlichsten, wodurch ein Officier vom Schiffe zum Admiral verlangt wird, daher läßt er solches sogleich durch einen Kadetten dem Lieutenant vom Piket anzeigen, und während dieser den Schiffskapitain um seine Aufträge ersucht, läßt jener die kleine Schaluppe in Bereitschaft setzen, die dann auch abfährt, sobald der Officier eingestiegen ist. Am Bord des Admiralschiffs wird er von dem wachhabenden Officier an der Falltreppe empfangen und zum Admiral begleitet, dem er die Aufträge seines Kapitains und überhaupt Alles mittheilt, was dieser zu wissen verlangt; hierauf schreibt er dessen

Befehle in seine Schreibtafel, und nachdem er seine Abfertigung erhalten, kehrt er ungesäumt nach seinem Schiffe zurück, wenn er nicht sowohl vom Admiral, als von seinem Kapitain Erlaubniß erhalten hat, sich zu verweilen. Der Officier der Wache begleitet ihn wieder bis an die Falltreppe, und so wird er auch auf seinem eigenen Schiffe beim Abgehen dahin begleitet und bei der Zurückkunft empfangen. Die ausgesandte Barkasse, um Wasser zu holen, kommt auch zurück. In der Zeit, daß unter der Aufsicht des Kadetten die Fässer gefüllt werden, geht der Quartiermeister auf dessen Befehl auf die Post, um die für das Schiff angelangten Briefe und Gepäkke abzuholen, welche in die Barkasse an Bord gebracht werden. Die Wassertonnen werden sogleich unter Aufsicht des Bootsmanns in den Raum gebracht. Der Kadet macht dem Officier von der Wache Raport von seinen Verrichtungen, und übergiebt ihm die mitgebrachten Briefe, die dieser sogleich dem Kapitain überliefert. Diejenigen und das Gepäck, welche an Einige der Schiffsmannschaft gerichtet sind, werden mit gehöriger Vorsicht an dieselben abgegeben. Unter den Briefen befindet sich einer vom Lieferanten, welcher anzeigt, daß morgen früh die letzte Sendung von Lebensmitteln eintreffen werde, worauf dem Schiffer aufgetragen wird, durch den Bottelier Alles veranstalten zu lassen, daß in der Bottlerey, in den Brod- und Käsekammern Platz und Bequemlichkeit sei, die Lieferung aufzunehmen. Zu gleicher Zeit kommt auch in der Barkasse ein Schiffer an Bord, mit der Anzeige, daß er eine Fracht Pulver bringe und wünschte, daß sein in einiger Entfernung geankertes Schiff sobald als möglich entladen werden möchte. Diesem nach wird ihm befohlen, nach Verlauf einer Stunde mit dem Schiffe an Bord zu kommen, wohin er mit der Jölle zurück-

gebracht wird. Dem Schiffer wird aufgetragen, durch die Konstabeln die nöthigen Vorkehrungen zur Einnahme des Pulvers treffen zu lassen. Es wird nun zum Mittagsessen geläutet, und sowohl an der Officiertafel, als an den Backen gespeiset, damit überall genau Aufsicht gehalten und das Feuer ausgelöscht werde, um jeder Feuersgefahr vorzubeugen, wird auch das Tabaksrauchen unter strenger Ahndung verboten. Nach Ablauf der anberaumten Stunde sind alle diese Vorbereitungen beendiget, das Schiff segelt heran und langt an Bord, dessen Entladung unter der Aufsicht eines Lieutenants durch den Bootsmann oder Schiemann unverweilt besorgt wird; 2 Kadetten, von denen einer auf das Pulverschiff heruntersteigt, zeichnen jede Tonne auf, welche aus diesem an Bord gehoben wird; die Konstabeln ordnen dieselben in den Pulverkammern. Die Einnahme der Lebensmittel, welche am folgenden Morgen vor sich gehen soll, geschieht auf ähnliche Weise. Durch diese Lieferungen sind die nöthigen Vorräthe ergänzt, und das Schiff ist segelfertig. Der Steuermann meldet die Ankunft einer Jacht, welche ohne Zweifel den Admiral an Bord hat, da, ausser der vom Flaggenstock über den Spiegel herabwallenden Flagge, die Admiralsflagge vom Maste weht. Auf diese Anzeige wird sogleich Ueberall! gerufen, um die Segel fest zu machen, wobei die nämliche Ordnung wie beim Losmachen befolgt wird; dann wird auch das Nöthige zum Paradiren auf den Raaen veranstaltet. Wenn die Jacht sich nähert, so wird sie von dem Schiffe, dessen Befehlshaber bisjetzt die Rheede kommandirte, mit einer bestimmten Anzahl Kanonenschüsse begrüßt, welche von der Jacht beantwortet werden; wenn diese bei dem Schiffe vorbei gesegelt ist, so läßt man die Leute wieder herabkommen. In dem Augenblick, da der Admiral sein Schiff besteigt, wird der vom gro-

ßen Maste flatternde Wimpel gestrichen, und an dessen Stelle die Admiralitätsflagge aufgehißt. Bei einigen Nationen wird sie dann nochmals von der Flotte mit Kanonensalven begrüßt. Die Signale werden jetzt von diesen Schiffen gethan und folglich die Officiere und Deckofficiere, vorzüglich aber die Steuerleute, ferner die Auskuker und Schildwachen erinnert ihre Aufmerksamkeit dahin, nicht aber nach dem Schiffe des Viceadmirals, Kontreadmirals oder Kommandeurs zu wenden, daher auch von letzterem der Stander gestrichen und durch einen Wimpel in dem Augenblick ersetzt, da die Admiralflagge aufgezogen wird.

Wenn nun auf Befehl der Admiralität die Flotte in segelfertigen Stand gesetzt werden soll, so wird die Ankunft des Admirals erwartet, um etwas von demselben wegen der Abfahrt der Flotte zu vernehmen. Der Kapitain faßt sogleich den Entschluß, ihm seine Aufwartung zu machen. Der Lieutenant läßt die Kapitains-Ruderer fallen! dieser steigt ein, fährt ab, und kömmt in kurzer Zeit wieder zurück. Er wird, wie bei der Abfahrt, an der Falltreppe und auf dem Halbdeck von dem Offizierkorps empfangen, und zeigt ihnen dagegegen an, daß die Flotte mit dem ersten günstigen Winde unter Segel gehen werde. Diese Nachricht belebt Alles zur größten Thätigkeit, um sowohl die letzten Anstalten zur Abreise, nicht nur für das Schiff überhaupt, als für sich ins Besondere zu treffen. Wer jetzt Zeit und Lust hat, schreibt noch ein Lebewohl an seine Anverwandten und Freunde. Diese Briefe werden zusammen ins Nachthäuschen gelegt, und erst beim Absegeln durch die zuletzt ans Land gehende Schaluppe oder durch den zurückkehrenden Lootsen dahin auf die Post geschickt; denn oft darf die Abfahrt der Flotte nicht eher bekannt werden, bis daß sie wirklich erfolgt ist. Stirbt nun auf

einem Schiffe Tages vorher, vor Abgang der Flotte, z. B der zweite Kapitain, so wird, da der Wind jeden Augenblick günstig werden kann, und man doch die Leiche nicht mit in See nehmen will, von dem Admiral das Signal gegeben, daß jedes Schiff eine Schaluppe mit einem Officier an Bord des genannten Schiffes senden soll, um dem Leichenbegängniß beizuwohnen. Auf allen Schiffen wird die Flagge in Schau der Länge nach zusammengewunden, und zum Zeichen der Trauer am halben Flaggenstabe aufgehißt. Die Marinierswache präsentirt dem vorbeifahrenden Leichenzuge das Gewehr, welches jedoch nur geschieht, wenn der Officier, wie hier vorausgesetzt ist, an das Land gebracht, und daselbst entweder beigesetzt oder begraben wird. In offener See wird er unter Abfeuerung der Kanonen oder des Kleingewehrs, welches sich nach dem Range des Verstorbenen richtet, in die Fluthen gesenkt. Eine Viertelstunde vor Untergang der Sonne geht ein Trommelschläger auf den Back und schlägt den Zapfenstreich so lange bis sie unter dem Gesichtskreise ist; in demselben Augenblick werden auch beide Flaggen und der Wimpel gestrichen, und letzterer durch den Wacher ersetzt, welcher gewöhnlich aus einem alten Wimpel verfertiget wird, aber kaum ein Viertel von dessen Länge hat. Hernach wird zu Nacht gespeiset. Die Vorbereitung zum Absegeln ꝛc. ist schon oben, S. 193 u f. ausführlich beschrieben worden.

Ueber die Schifffahrt sehe man nach, ausser den alten bekannten Schriftstellern der Hebräer, Römer unb Griechen, über die Geschichte der Schifffahrt ihrer Nationen ꝛc.

Scylox, Reisebeschreibung oder Nachricht von der Schiffahrt der Alten; herausgegeben von Isak Vossius. Diese Abhandlung ist auch in David Höschels, Jakob Gronovius, und Johann Hudsons Sammlungen alter Erdbeschreibungen abgedruckt worden.

Allgemeine Geschichte der Handlung und Schifffahrt, der Manufakturen und Künste, des Finanz- und Kameralwesens zu allen Zeiten und bei allen Völkern. (von Schmidt) 2 Thle. Breslau, 1751 und 1754.

Ursprung und Wachsthum der Handlung; aus dem Französischen. Leipzig, 1762. S. 150.

Geschichte der Handlung und Schifffahrt der Aegyptier, unter der Regierung der Ptolemäer. Eine Preisschrift von Herrn Amallhon. Aus dem Französischen übersetzt. Prag, 1769.

Philosophische und Politische Geschichte der Besitzungen und des Handels der Europäer in beiden Indien. Aus dem Französischen übersetzt und mit einigen Verbesserungen und Anmerkungen versehen von J. Mauvillon. 7 Thle. Hannover, 1774—78. (Diese sieben Bände enthalten zugleich die Schifffahrt der Spanier, Portugiesen, Engländer, Franzosen, Holländer ꝛc. von dem 15ten Jahrhunderte an bis zum 18ten; auch wird dabei die Schifffahrt der ausser Europa handelnden Nationen erwähnt.

Fischer's Geschichte des Deutschen Handels, der Schifffahrt, Fischerei, Erfindungen, Künste, Gewerbe, Manufakturen, der Landwirthschaft ꝛc. ꝛc. Die Geschichte der Deutschen Schifffahrt steht im 1sten Thle. Hannover, 1785, S. 92 u. f. und 408 u. f. — Sowohl in diesem 1sten Theile, als auch in dem 2ten, der in demselben Jahre zu Hannover ans Licht getreten, findet man sehr gründliche Nachrichten über die Schifffahrt der Dänen, Schweden, Norweger, Preussen, Russen, ferner der Niederländer, der Holländer ins Besondere, Engländer, Franzosen ꝛc. im 2ten Bande noch besonders die Schifffahrt der Hansa, von ihrer Entstehung an bis zu ihrem Verfall, und die der Süddeutschen Städte ꝛc. ꝛc.

Die Handlnng von Holland oder Abriß von der Holländischen Handlung in den vier Theilen der Welt. Leipzig, 1771. — Auch in diesem Werke kommt von

der Schifffahrt der genannten Nation und auch der übrigen Europäischen Nationen Manches vor.

Engelbrecht's Materialien für Kaufleute, 1787, St. 1, S. 7.

Journal für Kaufleute: 1 u. 2r Bd. Hamburg, 1781 bis 1785. — Auch hierin kommt Manches über die Schifffahrt der verschiedenen Europäischen Nationen vor.

Histoire générale de la Marine etc. Paris, 1743.

Essai sur la Marine et sur le Commerce par Mr.*** (Deslandes) Amst., 1743. 2 Thle.

Abrégé Chronologique, ou Histoire des decouvertes faites par les Européens etc. par Jean Barrow. 12 Tom. Paris, 1767.

Histoire du commerce et de la navigation des peuples ancieus et modernes (Chevalier d'Arcq) Amsterd., 1758. 2 Vol.

A. L. Schlözer försök til en allmänn historia om handel och siöfart. Stockholm, 1758. — Versuch einer allgemeinen Geschichte der Handlung und Seefahrt in den ältesten Zeiten. Rostock, 1761.

Histoire du Commerce et de la navigation des anciens Paris, 1716. — Geschichte der Handlung und Schifffahrt der Alten. Aus dem Französischen übersetzt von H. G. v. M. Frankfurt und Leipzig, 1763.

Kurzgefaßte Geschichte der Handlung und Schifffahrt in den alten und mittleren Zeiten von J. P. S. Frankfurt, 1751.

Storia del commercio e della navigazione dal principio del mondo sino a giorni nostri di Michele de Jorio. Napoli, 1773 — 1783. 4 Bde. in 4.

Büschings Erdbeschreibung 18 Bde., die letzten 6 Bde. von C. D. Ebeling. Hamburg 1787 — 1800; unter den verschiedenen Reichen von Europa, Asien, Afrika und Amerika.

Allgemeine Handlungszeitung, 20 Jahrgänge, von 1795 — 1813. Nürnberg. — Fast in jedem Monatshefte dieser 20 Jahrgänge geschieht der Schifffahrt dieser oder jener Nation und der Tractate die sich darauf beziehen Erwähnung.

Der Soldat, 2r Bd., S. 184.
Russisch-Kaiserliche Verordnung der Handelsschifffahrt auf Flüssen, Seen und Meeren, vom Jahre 1781.
Bergius Landesgesetze, Th. 9, S. 169.
Schifffahrts- und Handelstraktat zwischen England und Frankreich; geschlossen den 26sten Sept. 1786.
Engelbrecht's Materialien für Kaufleute, 1r Th. 1787, S. 330.
Schifffahrts- und Handlungstraktat zwischen Frankreich und Rußland, geschlossen den 4ten Januar 1787. Allgemeine Handlungszeitung 1787, S. 407. Gewerbszeitung 1787, S. 204. Niederelb. Magazin 1r Bd., S. 476. Engelbrecht's Materialien, 1r Th., S. 387.
Ueber Großbrittanniens Schifffahrtsgesetze und See-Verordnungen. Journal für Fabriken, Sept. 1796, S. 194.
Ludovici und Schedel, Encyklopädisches Kaufmanns-Lexicon, 5r Th., Leipzig, 1800, S. 1637.
Allgemeine Geschichte der Ost- und Westindischen Handlungsgesellschaften in Europa. Aus dem Englischen übersetzt von J. S. Semler. Halle, 1764. 2 Bde. in 4. Von der allgemeinen Weltgeschichte machen diese 2 Bde. den 25, 26 und 27sten Band aus.
Geschichte der ersten Portugiesischen Entdeckungen unter Infant Heinrich dem Seefahrer. Halle, 1785.
Geschichte der ersten Schifffahrten über den Ocean und ins Land der Mohren, unter den Auspicien des Prinzen Heinrich von Portugal, aus dem Hochdeutschen des Josten Ruchamer ins Niederdeutsche, übersetzt von Henning Ghetelen. Nürnberg, bei Jürgen Stüchsen, 1508. in 4.
La Billardiere's Reise nach dem Südmeer zur Aufsuchung de la Perouse auf Verordnung der Französischen Regierung ausgeführt in den Jahren 1791 — 1794. Aus dem Französischen übersetzt. 2 Thle. Hamburg 1801 — 2.
W. R. Broughton's Entdeckungsreise in das stille Meer, und vorzüglich nach der Nordostküste von Asien, in den Jahren 1795 — 98. Aus dem Engli-

schen übersetzt mit Anmerkungen und abgekürzt von Th. F. Ehrmann. Weimar, 1805.

J. Byron's Reise um die Welt in den Jahren 1764 — 1765. Frankfurt, 1769.

J. Cook's Entdeckungsreise in das stille Meer und nach dem Nordpol hinauf in den Jahren 1776 — 80 u. s. w. Aus dem Englischen von G. Forster, mit Zusätzen, Einleitung, Kupfern und Karten, 2 Bde. Berlin, 1787 — 88.

J. R. Forster's Reise um die Welt, in den Jahren 1772 — 75, beschrieben und herausgegeben von G. Förster, 3 Bde. Berlin, 1784.

G. Hamilton's Reise um die Welt in den Jahren 1790 — 92; nebst Entdeckungen in der Südsee. Aus dem Englischen übersetzt und mit Anmerkungen versehen von J. R. Forster. Berlin, 1804.

A. Mackenzie's Reisen von Montreal durch Nordwest-Amerika nach dem Eismeere und der Südsee in den Jahren 1789 — 93; nebst einer Geschichte des Pelzhandels in Kanada. Aus dem Englischen. Hamburg, 1802.

A. Pigafetta's Beschreibung der von Magellan unternommenen ersten Reise um die Welt. Aus dem Französischen. Gotha, 1801.

Portlock's und Dixon's Reise um die Welt, besonders nach der Nordwestlichen Küste von Amerika in den Jahren 1785 — 88. Aus dem Englischen mit Anmerkungen von J. R. Forster. Berlin, 1790.

G. Shelvocke's Reise um die Welt, auf dem Wege durch die große Südsee. Aus dem Englischen. Bremen, 1787.

Geschichte der Seereisen und Entdeckungen im Südmeer, welche auf Befehl Sr. Großbrittannischen Majestät unternommen und von Byron, Wallis, Carteret und Cook nacheinander ausgeführt worden, aus den Tagebüchern der verschiedenen Befehlshaber und den Handschriften J. Banks, verfaßt von Hawkesworth, übersetzt von Schiller. 1774. 3 Bde. in 4.

Geschichte der Seereisen und Entdeckungen im Südmeere, aus den Tagebüchern der Befehlshaber und den Handschriften der Gelehrten J. Banks, Solander, R. Forster und G. Forster. Aus dem Englischen

von G. Forster, mit vielen Zusätzen u. s. w. 1778. 2 Thle. in 4.

A. J. von Krusenstern's Reise um die Welt in den Jahren 1803 — 06, auf Befehl Alexander des Ersten, 2 Thle. in 3 Bdn. Berlin, 1811.

Von Marion und Dúclesmeur neueste Reise um die Welt durch die Südsee im Jahre 1771 und 1772; nebst einem Auszuge aus Súrville's Reise in eben diesem Meere. Aus dem Französischen. Leipz.; 1783.

Darstellung der Marine, ein Versuch über den Kriegsdienst zur See. Von V. E. Thellung von Courtlary. Zürich und Leipzig, 1808.

Handbuch der Statistik der Europäischen Staaten u. s. w. von Dr. Joseph Milbiller. 1ste und 2te Abtheilung. Landshut, 1811.

Handbuch der Geographie und Statistik nach den neuesten Ansichten u. s. w. von Dr. Chr. Gottf. Daniel Stein. 5te Aufl. 3 Bde. Leipzig, 1824 — 26.

Die Schifffahrt unter der Erde, s. Stollen.

Schifffahrtsakte, Fr. Acte de Navigation; Engl. Navigation-Act, die Verordnungen und Statuten, vermöge welcher England und Frankreich die einheimische Schifffahrt, oder die Schifffahrt des eigenen Landes auf einen aktiven Fuß zu setzen bedacht gewesen sind. Andere Staaten haben zwar auch durch ähnliche Verfügungen ihrer eigenen Handelsmarine den aus dem eigenen und aktiven Handel entspringenden Vortheil zu sichern gesucht, jedoch auf einen minder harten Fuß, als England, welcher Staat durch seine im Jahre 1651 festgesetzte und im Jahre 1660 bestätigte Navigationsakte den Schiffen aller fremden Nationen seine Häfen verschloß; s. auch unter Schifffahrt, Th. 143, S. 748. Es erlaubte ihnen zwar die Waaren ihres eigenen Landes ihm zuzuführen; allein durch das Verbot: keine einheimischen Güter, oder Produkte und Waaren seiner Kolonien aus Brittischen Häfen zurückzuladen, benahm es ihnen den Vortheil der Rückfracht, ohne welchen,

besonders in der gegenwärtigen Zeit, dem Eigenthümer eines Schiffes die Schifffahrt nicht lange einträglich bleibt. Wenn gleich eine solche Maaßregel in Hinsicht der Schifffahrt eines Staates das sicherste Mittel ist, sich nicht nur selbst allen Vortheil, welcher aus dem eigenen und Aktiv-Handel für die einheimische Handelsschifffahrt entspringt, zu sichern, sondern sich auch den Genuß des Gewinns, welchen die Schifffahrt auf fremde Staaten gewährt, zu verschaffen, so ist es, von der andern Seite betrachtet, doch auch eine gewaltthätige Einrichtung der Handelspolitik, und würde nicht jeder Nation den Nutzen bringen, den England vermöge seines ausgedehnten Handels und seiner großen überseeischen Besitzungen davon hat; denn Englands Lage macht, daß es von dieser Maßregel mehr Vortheil zieht, als eine gleiche Verfügung jedem andern Staate gewähren kann. Wenn England keine Schifffahrtsakte hätte, so würde seine Marine nicht so im Flor seyn; es würde aber der Staat seine Produkte und Manufakturwaaren auswärts theurer verkaufen, und die fremden Waaren ihm wohlfeiler zu stehen kommen; und in dieser Rücksicht ist es noch die Frage, ob der Vortheil des Frachtlohns die Nation dafür entschädiget, was sie durch die Schifffahrtsakte bei ihren Ein- und Verkäufen verliert. Die Hauptabsicht Englands, nämlich die Vergrößerung seiner Marine, ist aber dadurch erreicht worden. Diese betrug schon im Jahre 1675, 69,681 Tonnen, und beschäftigte 30,951 Seeleute, sie hatte sich also seit dem Tode der Königin Elisabeth in kaum 100 Jahren verdreifacht. Im Jahre 1695 zählte sie schon 112,400 Tonnen und 45,000 Matrosen. Zu Anfange des 18ten Jahrhunderts betrug allein die Handelsmarine Englands 261,222 Tonnen,

und beschäftigte 76,591 Matrosen. Im Jahre 1794, also am Ende des gedachten Jahrhunderts, war sie so hoch gestiegen, daß 1,589,162 Tonnen, und 119,194 Seeleute angegeben wurden. Das Statut, Kraft welches die oben angeführten Maßregeln in Ausübung gebracht werden sollten, waren Statut 12 Carl. 2, C. 18 §. 1. Nach diesem sollen keine Güter in einigen dem Könige gehörigen Pflanzungen oder Gebieten in Asien, Afrika oder Amerika eingeführt, oder auch von denselben ausgeführt werden, als nur mit solchen Schiffen, welche den Einwohnern Englands oder Irlands gehören, in diesen Ländern gebaut worden, ihnen als Eigenthum gehören, und auf denen der Schiffer und drei Viertel der Matrosen Englische Unterthanen sind; bei Verlust aller auf dem Schiffe befindlichen ein- oder ausgeführten Güter und des Schiffes selbst — §. 8. Aus Rußland sollen keine Güter, Masten, Bauholz, Salz, Pech, Theer, Harz, Hanf, Flachs, Korn oder Getreide, Pottasche ꝛc. nach England und Irland eingeführt werden, als nur mit solchen Schiffen, die der Englischen Nation gehören, und auf denen der Schiffer und drei Viertel der Mannschaft Engländer sind. Ein gleiches ist der Fall mit Gütern und Waaren aus dem Türkischen Reiche. Hiervon sind ausgenommen die Schiffe von der Bauart des Landes, wo sie herkommen, die mit Produkten oder Manufakturartikeln des eigenen Landes oder des Hafens sind, wo sie nur allein abgeschifft werden können, oder gewöhnlich abgeschifft werden; jedoch müssen Schiffer und Leute zu drei Viertel ebenfalls aus einem solchen Hafen seyn, wenn nicht Schiffe und Güter confiscirt werden sollen. Das Parlament hat späterhin, z. B. unter Georg dem Zweiten, mehrere Artikel dieser Akte derogirt; es hat

z. B. erklärt, daß drei Viertel von der Besatzung der Kauffahrteischiffe, Kriegsschiffe und Kaper des Landes aus Ausländern bestehen dürfen ꝛc., und bewilligte allen ausländischen Matrosen, die zwei Jahre auf Englischen Schiffen gedient hätten, das Naturalisations-Recht. Allein auch noch gegenwärtig sucht England die Schifffahrt und den Handel der übrigen Nationen zu schmälern, und sucht selbst ihnen noch die Vortheile zu entziehen, welche die Schifffahrtsakte übrig ließ. Dieses leuchtete durch sein Benehmen gegen die Hansestädte in die Augen. Frankreich hat schon seit langer Zeit ein Faßgeld (droit de Tonneau) von 21/2 Livres auf die Tonne oder jede 2000 Pfund, die ein Schiff in Fracht nehmen kann, als Abgabe bestimmt; in neueren Zeiten hat es jedoch diese Abgabe allen denen Nationen erlassen müssen, deren Handlung nach seinen Häfen ihm lieb oder wichtig ist; dagegen war die Schifffahrtsakte, welche Frankreich unterm 21stem September 1793 (I. Vendémiaire, An. II.) erließ, um so schärfer. Sie enthält folgende Artikel: I. Die Schifffahrts- und Handelsverträge, welche zwischen Frankreich und den freundlichen Mächten bestehen, sollen nach ihrer völligen Form und ihrem ganzen Inhalte, ohne daß durch gegenwärtige Verordnung etwas daran abgeändert wird, vollzogen werden. II. Nach dem 1sten Januar 1794 soll kein Schiff für ein Französisches angesehen werden, und auf die Vorrechte eines solchen Anspruch machen können, wenn es nicht in Frankreich oder dessen Kolonien, oder in einer der Besitzungen der Republik erbauet oder auch als eine gegen den Feind gemachte gültige Prise erklärt, oder wegen Uebertretung der Landesgesetze konfiscirt worden ist, wenn es nicht ganz und gar Franzosen gehört, und drei Viertel der

Mannschaft aus Franzosen bestehen. III. Dürfen keine fremde Lebensmittel, Produkte oder Waaren nach Frankreich, in die Französischen Kolonien oder Besitzungen anders eingeführt werden, als unmittelbar auf Französischen oder solchen Schiffen, die Einwohnern der Länder, wo gedachte Produkte oder Waaren gewachsen, erzeugt oder fabrizirt worden sind, gehören, oder auch Eigenthum der Einwohner der Seeplätze sind, wo gewöhnlich diese Artikel aus der ersten Hand verkauft und verfahren werden, wie auch, wenn nicht der Schiffer und die Leute zu drei Viertel in dem Lande zu Hause sind, von dem das Schiff die Flagge führt, das Alles, bei Strafe der Confiscation des Schiffes, sammt der Ladung, und außerdem auch einer Geldbuße von 3000 Franken, in welche der Eigenthümer, der Consignatar, und die Agenten des Schiffes und seiner Ladung, der Kapitain und der Lieutenant des Fahrzeuges auf solidarischen Fuß verfallen. — Durch den 1, 2 und 3 Artikel des Gesetzes vom 27sten Vendémiaire des 2ten Jahres der Republik, werden die vorbenannten Verfügungen näher bestimmt, und im Ganzen betrachtet ist das Gesetz vom 27sten V. nur eine weitere Ausführung des gegenwärtigen. Uebrigens ist durch einen Schluß des Wohlfahrtsausschusses vom 2ten Frimaire des 2ten Jahres, die Kommission für die Lebensmittel und Proviantirungen bevollmächtiget worden, durch ihre Agenten allen neutralen oder mit Frankreich verbündeten Mächten zu erklären, daß sie so lange, als der Krieg währt, Produkte und Lebensmittel von erster Nothwendigkeit nach Frankreich einführen dürfen. — IV. Unter den im vorigen Artikel bestimmten Strafen darf kein fremdes Schiff aus einem Französischen Hafen, Lebensmittel, Produkte oder Waaren irgend

einer Art, die auf Frankreichs oder seiner Kolonien, Besitzungen und Boden gewachsen, oder daselbst fabricirt worden sind, verfahren. — Hier findet gleiche Ausnahme Statt, wie beim vorigen Artikel. — Durch die Verordnung vom 21sten September 1793 (27sten Vendémiaire, an. 2) sind an der Schifffahrtsakte folgende Aenderungen gemacht worden: I. Unverarbeitete Spanische oder Englische Wolle, rohe Seide, gereinigtes Gold und Silber, Cochenille, Indigo, goldene und silberne Geschmeide, deren innerer Gehalt wenigstens dreimal so viel beträgt, als die Arbeit, sind nicht mit unter dem Verbot der mittelbaren Einfuhr begriffen, welche die Schifffahrtsakte treffen soll. II. Zur Kriegeszeit dürfen die Französischen und neutralen Schiffe mittelbar aus einem neutralen oder feindlichen Hafen Lebensmittel oder Waaren aus des Feindes Land zuführen, wenn nicht etwa die Einfuhr solcher Artikel des feindlichen Staates überhaupt oder doch zum Theil verboten ist. III. Sind auch wohl zu Kriegszeiten, als auch im Frieden die Französischen oder fremden Schiffe, welche für Rechnung der Republik befrachtet sind, von der Schifffahrtsakte ausgenommen. VII. Ein fremdes Schiff, das an die Küsten Frankreichs oder seiner Besitzungen geworfen, und dadurch so stark beschädiget wird, daß die Eigenthümer oder Assecuradöre es lieber verkaufen, als wieder in See gehen lassen wollen, wird, wenn dasselbe durch diese Veräußerung völlig ein Französisches Eigenthum geworden ist, seine Ausbesserung viermal den Verkaufspreis übersteigt, und es hernach mit Franzosen bemannt wird, für ein einheimisches Fahrzeug geachtet. VIII. Bei Strafe für fremde Schiffe zu passiren, dürfen die Französischen Fahrzeuge nicht in fremden Ländern ausgebessert werden,

wenn die Ausbesserungskosten mehr als 6 Franken auf die Tonne betragen sollten, ausgenommen, wenn die Nothwendigkeit mehr auf die Ausbesserung zu verwenden, durch einen, von dem Kapitain, Schiffer und den übrigen Leuten des Schiffes unterschriebenen und beeidigten Bericht dargethan wird, der von dem Konsul oder einem andern Französischen Beamten, oder von zwei Französischen in dem Lande sich aufhaltenden Kaufleuten bescheiniget und gebilliget, und hernach in der Zollstätte des Französischen Hafens, wo das Schiff wieder einläuft, abgegeben werden muß. IX. Alle Schiffe von 30 Tonnen und darüber müssen einen Fahrzettel lösen, in welchem angegeben sind: das Datum und die Nummer des Nationalisirungsscheins, Kraft dessen es als ein Französisches Schiff anerkannt wird, die Namen, der Stand und Wohnort des Eigenthümers, und seine Beeidigung, daß er der wahre und einzige Eigenthümer desselben sei, oder daß er gemeinschaftlich mit andern Franzosen, deren Namen, Stand und Wohnort gleichfalls angezeigt werden muß, dasselbe besitze; ferner der Name des Schiffes, der des Hafens, zu welchem es gehört. Die Zeit und der Ort, wenn und wo das Schiff gebauet, zur Confiscation verurtheilt, oder öffentlich versteigert worden ist; endlich muß er auch noch enthalten die Unterschrift des Verificateurs, welcher zu bescheinigen hat, daß das Schiff von der und der Bauart sei, so und so viel Masten — Verdecke habe; daß seine Länge vom Vordersteven bis zum Hintersteven — Fuß — Zoll, seine größte Breite — Fuß — Zoll; seine Höhe zwischen den Verdecken — Fuß — Zoll betrage, wenn es nur mit einem Verdeck ist, daß der Schiffsraum — Fuß — Zoll hoch, daß er — Tonnen fasse; endlich auch, ob es ein Brigg,

ein dreimastiges Schiff oder ein kleines Seefahrzeug, oder gar ein Flußfahrzeug sei, eine oder keine Gallerie habe. X. Diese Fahrzettel und Nationalisirungsscheine sollen im Zollamte des Hafens, oder im Hauptamt des Zollbezirks, zu dem das Schiff gehört, ausgefertiget werden. XI. Die Eigenthümer der Schiffe müssen auf 20 Franken Bürgschaft für jede Tonne stellen, wenn das Schiff unter 200 Tonnen groß ist; 30 Franken, wenn es mehr als 200 Tonnen trägt, und 40 Franken, wenn es eine größere von 400 Tonnen und darüber hat. Die Fahrzettel gelten nur für eine Reise. XII. Kein Franzose, der im Auslande wohnt, kann entweder allein, oder mit Andern, Eigenthümer von einem Französischen Schiffe seyn, wenn er nicht mit einem in Frankreich oder dessen Besitzungen etablirten Hause associirt ist, oder durch ein Attestat vom Französischen Konsul in dem fremden Lande, wo er sich niedergelassen, erweisen kann, daß er in diesem Staate nicht den Eid der Treue abgelegt habe, sondern unter der Gerichtsbarkeit des Konsuls stehe. Die folgenden Artikel bis XXIX. müssen hier übergangen werden, weil sie nur die Inländer angehen. XXX. Das Tonnengeld oder die Frachtabgaben, die Ankergebühr, das Feuer-, Leuchten-, Back- und Signalgeld, die Gebühren, wenn der Ballast aus- oder eingeschafft wird, das Brückendurchlaß- und Ueberfahrtsgeld, und alle ähnliche Gebühren sind hiermit sämmtlich aufgehoben. XXXIII. Die fremden Schiffe, welche in einen von Frankreichs Häfen einlaufen, bezahlen 2 Franken 50 Centimen, oder nach ehemaligem Gelde 2 Livres 10 Sous von der Tonne. XXXV. Für Ausfertigungs-, Einlaufs- und Ausgangs-Gebühren erlegen die ausländischen Fahrzeuge 18 Franken, wenn sie 200 Tonnen und darunter halten; sind sie größer,

so bezahlen sie 36 Franken. Dies wären die wichtigsten älteren Schifffahrtsakten. Mehrere neuere Verordnungen, die Schifffahrt betreffend, von Europäischen seehandelnden Völkern, findet man unter Schifffahrt, Th. 143 und oben, an verschiedenen Stellen angeführt.

Schifffahrtskomtoir, s. Seehandlungskomtoir.

Schifffahrtskunde, Seefahrskunde, Schifffahrtskunst, Steuersmannskunst, Ars nautica; Fr. Histiodromie, Art de navigation, Art de Marine, le Pilotage; Engl. Navigation; Holl. Zee-Kunsten Manschep, die Kunst über Meer zu fahren, oder die Wissenschaft nach gewissen mathematischen Grundsätzen den Weg eines Schiffes zu finden, sowohl denjenigen, welchen es von einem gewissen Orte an zurückgelegt hat, als welchen es nehmen muß, um an einen bestimmten Ort zu gelangen. Diese Wissenschaft erfordert eine gute Kenntniß der Rechenkunst, der ebenen und sphärischen Trigonometrie, der sphärischen Astronomie, des Sonnen- und Mondeslaufes insbesondere, und eine geübte Hand im Zeichnen geometrischer Constructionen. Hülfswissenschaften sind die Schiffbaukunst, Geographie und Hydrographie, die Geschichte der Schiff- oder Seefahrt; das Fluß- oder Seerecht und die Naturlehre. Der Nutzen dieser Wissenschaft, welche in zwei Theile getheilt wird, in die Wissenschaft des Steuermanns, Fr. Pilotage, und in die Kunst, die Bewegung des Schiffes hervorzubringen, Fr. la Monoeuvre, ist nicht geringe, indem sie dient, die eigentliche Schifffahrt, von der Th. 143 und oben geredet worden, und dadurch zugleich den Handel zu befördern. Die Steuermanns-

kunst, erfordert mehr Theorie, als die Kunst die Bewegung des Schiffes hervorzubringen, welche dagegen mehr Praxis verlangt; allein auch hier verdient die Theorie vorzüglich angepriesen zu werden. Die Instrumente, welche ein Schiffer gebraucht, sind der Kompaß, das Log, und ein Höhemessungs-Instrument, außer dem Reiszeuge, den Seekarten, den Landtafeln, der Perspektive oder Gucker ꝛc. Der Kompaß, Seekompaß, s. Th. 8, S. 285 u. f., dient hauptsächlich dazu, den Lauf des Schiffes zu lenken, indem sich die Windrose vermittelst der Magnetnadel beständig, jedoch mit einiger Abweichung, nach Norden wendet. Der Strich des Kompasses, der mit dem Kiel des Schiffes parallel läuft, giebt den Winkel an, den die Richtung des Schiffes mit derjenigen der Magnetnadel hat. Man hat zweierlei Kompasse, den Strichkompaß oder schlechthin Schiffskompaß, Fr. Compas de route, genannt, und den Peilkompaß, Fr. Compas de variation. Von jenem stehen gewöhnlich zwei unmittelbar vor demjenigen, welcher das Schiff steuert, in einem Schranke, Nachthäuschen genannt, welcher die Einrichtung hat, daß zwischen beiden Kompassen ein Licht zu ihrer Erleuchtung bei Nacht angebracht werden kann. Der Peilkompaß, Fig. 8257, s. auch Th. 108, S. 223, dient, die Lage entfernter Gegenstände oder der Himmelskörper in Absicht auf die Weltgegenden aufzunehmen, auch die Abweichung der Magnetnadel zu erfahren. Das äußere Kästchen hat zu dem Ende zwei Dioptren, durch welche man nach dem Gegenstande visirt, indem ein zweiter Beobachter die Lage der Windrose gegen einen querüber auf die Absehenslinie senkrecht gespannten Faden bemerkt, woraus die Lage des Gegenstandes in Absicht der Welt-

gegenden leicht gefunden wird. Um die Abweichung der Magnetnadel zur See zu erfahren, beobachtet man mit diesem Kompaß den Ort, wo die Sonne auf- oder untergeht, und vergleicht diesen mit dem berechneten, vorausgesetzt, daß man die Breite seines Ortes, und auch einigermaßen die Lage kenne. Man kann auch das Azimuth der Sonne, des Mondes oder eines Sternes gebrauchen, die Abweichung der Magnetnadel zu erfahren, wenn man das Berechnete und das mit dem Kompasse Beobachtete mit einander vergleicht. Der zu Beobachtungen dieser Art eingerichtete Peilkompaß führt den Namen Azimuthkompaß, s. Th. 8, S. 294. Das Azimuth wird aus dem Abstande des Ortes und des Gestirnes vom Pole, und dem Abstande des letztern vom Zenith, oder auch dem Winkelabstande vom Meridian, berechnet.

Da die Natur kein so bewundrungswürdiges Hülfsmittel, wie der Magnet für die Richtung des Schiffslaufes ist, darbot, um die Schnelligkeit desselben zu erfahren, oder doch solches bis jetzt noch nicht bekannt oder entdeckt ist, so hat der menschliche Geist sich sehr angestrengt, diesen Mangel durch sinnreiche Erfindungen zu ersetzen, ohne jedoch so glücklich zu seyn, diesen wünschenswerthen Zweck vollständig erreichen zu können. Die ersten Versuche, die Geschwindigkeit des Laufs zu erfahren, bestanden darin, sie durch das langsamere oder schnellere Vorbeitreiben des Meerschaums in einer bestimmten Zeit zu berechnen; dabei konnte aber keine Zuverläßigkeit Statt finden, sondern es war bloße Schätzung und erforderte eine lange Uebung.

Das Log, Lock, s. Th. 80, S. 88 u. f., ist noch jetzt das gewöhnlichste Instrument, die Fahrt des Schiffes zu berechnen. Die Geräthe

desselben bestehen, Fig. 8258, in der Logschnur A, in der Logrolle B, in dem Logbrettchen C, und in dem Sekundenglase, oder vielmehr in einer Taschenuhr, die einen Sekundenweiser hat. Die Logschnur oder Logleine ist durch Knoten in gewisse Abtheilungen getheilt, welche mit den Meilen im genauesten Verhältnisse stehen; sie ist an die Logrolle festgebunden und vorsichtig um solche aufgewickelt, damit sie leicht und unverwirrt ohne Verzögerung ablaufen kann; sie theilt sich bei D in drei Enden, an welche das Logbrettchen befestiget ist. Letzteres wird über Bord geworfen und durch den Druck des Wassers zurückgehalten, so daß die Leine, während das Schiff vorwärts segelt, von der Rolle so lange abläuft, bis das Sekundenglas zu Ende, oder die Sekundenuhr eine halbe Minute gelaufen ist. So viele Knoten nun abgelaufen sind, so viele Meilen weit segelt das Fahrzeug in einer Stunde Zeit. Da das Log jedoch noch viele Mängel hat, und daher nicht unbeträchtliche Misrechnungen verursacht, so hat man sich bemühet, dasselbe entweder zu verbessern oder durch ganz neue Erfindungen, z. B. Seeuhren, zu ersetzen. Letztere bestehen in einer Uhr mit einem Zifferblatte und einem Weiser, der sich desto geschwinder herumbewegt, je schneller das Schiff segelt. Statt des Gewichtes hängt eine Schnur oder eine messingene Kette, an deren Ende eine Art Logbrettchen befestiget ist, ins Wasser hinab; durch den bald stärkern, bald schwächern Druck desselben wird die Uhr in einen schnellern oder langsamern Gang gesetzt. Der Uhrmacher Delafons in England hat einen Seechrometer mit einem Wecker erfunden, wodurch man bestimmen kann, wenn die Loglinie abgelaufen ist, und wenn die Wachen zu Ende sind. Die Erfindung,

für welche er ein Patent erhielt, hat noch einen andern Nutzen, da sie aber sehr kostbar und vielerlei Zufällen unterworfen ist, so ist ihr Gebrauch nur noch auf wenigen Schiffen gewöhnlich, und es dürfte, nach Thellung von Courtlary, noch lange dauern, ehe sie allgemein eingeführt wird. Weit glücklicher war man in Erfindung solcher Instrumente, welche den Zweck haben, die Höhen der Himmelskörper, als der Sonne und anderer Gestirne, und ihren Abstand von einander auf der Erde zu messen, oder ähnliche astronomische Beobachtungen zu machen, um den Punkt der Breite anzugeben, wo das Schiff im Augenblick der Beobachtung sich befindet. Das Triquetrum der Alten, der Sonnenring, der Gradbogen, sogar der Quadrant sind durch die weit vortrefflicheren Spiegelquadranten oder Reflexions-Instrumente verdrängt worden, deren Einrichtung auf dem Gesetze der Katoptrik beruht, daß nämlich der einfallende und zurückgeworfene Lichtstrahl mit der zurückwerfenden Fläche gleiche Winkel machen. Der Octant macht den achten Theil eines Zirkels, und enthält 45 Grade, und vermittelst der Reflexion 90 Grade. Der Sextant hat die nämliche Einrichtung, aber einen größeren Bogen, nämlich den sechsten Theil des Zirkels, der 60 Grade enthält, womit man 120 Grade messen kann. Der Reflexionszirkel besteht in einem ganzen Zirkel, und also in 360 Graden, und seine Vorzüge vor dem Oktant und Sextant bestehen vorzüglich darin, daß die Fehler, welche von der Eintheilung herrühren, durch die Vielheit der Beobachtungen verringert oder ganz vermindert werden. Die Beschreibung dieser Instrumente s. unter Octant, Th. 103, S. 756 u. f. Mit Hülfe der benannten Instrumente findet nun der

Seefahrer die Richtung und die Schnelligkeit seines Laufs, ferner den Punkt, auf dem sich sein Schiff befindet. Diese Beobachtungen trägt er sorgfältig auf seine Seekarte, in sein Logbuch, und in sein Tagebuch ein, und weiß von jedem Tage seiner Fahrt genaue Auskunft zu geben. Diese Resultate, so groß und wichtig sie auch sind, beschränken sich jedoch nur auf die Oberfläche des Wassers; denn bei der genauesten Berechnung würde er dennoch Gefahr laufen, auf Untiefen zu gerathen, zu stranden, und Schiffbruch zu leiden. Es ist daher ein Instrument nöthig, nicht nur um die größere oder geringere Tiefe des Meergrundes, sondern auch dessen Beschaffenheit zu erforschen, theils um die gefährlichen Untiefen und Klippen zu vermeiden, theils auch um zu erfahren, ob Ankergrund, nämlich solcher Boden vorhanden sei, in dem die Anker eingreifen und festhalten können, widrigenfalls würden letztere entweder auf dem Grunde nachschleppen, oder zerbrechen, und durch Zerreißung der Ankertaue verloren gehen. Zu dieser Untersuchung dient nun das Senkbley, welches die Gestalt eines abgestumpften Kegels hat, in dessen Oberende ein Loch gebohrt ist, durch welches eine Schnur oder dünnes Tau, Lothleine genannt, gezogen und daran festgebunden wird. Die Grundfläche ist 1 bis 2 Zoll tief ausgehöhlt, welche Höhlung mit Talg gefüllt wird, an welchem die Bestandtheile des Seegrundes, als Sand, Thon, Muscheln, Pflanzen ꝛc. klebend hängen bleiben, wovon jedesmal, nachdem man das Senkbley geworfen hat, ein wenig auf ein Brettchen gestrichen wird, welches eine Folge von Beobachtungen des Grundes giebt, aus welchem man ungefähr die Gegend, wo man sich befindet, schätzen kann. Klippen machen bloß einen Ein-

druck in das Talg. Man bedient sich gewöhnlich dreierlei Arten von Senkbley, welche durch ihr Gewicht und durch die Benennung Handloth, Mittelloth und Tiefloth von einander unterschieden werden. Das Handloth wiegt 6 bis 10 Pfund, und die Schnur ist 20 Faden oder Klaftern lang, und da es bei dessen Gebrauch auf größere Genauigkeit ankömmt, als bei den beiden andern, indem wegen der geringeren Tiefe, wo es gehandhabt wird, größere Gefahr, den Grund zu berühren, vorhanden ist, so ist diese Lothleine alle Fadenlänge mit Knoten und andern Zeichen von verschiedenen Farben bezeichnet. In untiefen Gewässern, wird damit unaufhörlich gelothet, ohne daß dieserhalb die Fahrt des Schiffes gehemmt würde. Der Steuermann oder befahrene Matrose, welcher sich desselben bedient, steht auf der großen oder mittleren Rüste K. Fig. 8205, Th. 143, S. 158, und schürzt solches so weit voraus, daß während des fortgesetzten Laufes des Fahrzeuges, die Leine ungefähr lothrecht steht, wenn das Senkbley den Grund erreicht hat. Das Tiefloth wiegt 30 bis 40 Pfund, und die dazu gehörige etwas stärkere Lothleine ist 40 bis 50 Faden lang. Die ersten 10 Faden sind mit einem Doppelknoten bezeichnet; auf 20 Faden sind zwei, auf 30 drei, auf 40 vier ähnliche Knoten, und die Hälfte dieser Zwischenräume sind bei 15, 25, 35 und 45 mit einfachen Knoten bemerkt. Mit dem Tieflothe wird weit seltener, und in bekannten tiefen Gewässern, z. B. im Atlantischen Meere, gar nicht gelothet, indem die Gefahr zu stranden geringe ist; erst wenn man sich auf ungefähr 2 bis 3 Tagereisen Europa nähert, bedient man sich des Tieflothes alle Stunden höchstens einmal, weil es viele Umstände macht, indem das Schiff beilegen

oder den Lauf aufhalten muß, wozu, wie auch zum Werfen des Tieflothes, viele Leute erfordert werden. Derjenige, der damit beauftragt ist, steht bei dem Kranbalken P, Fig. 8205, Th. 143, und wirft das Senkbley in den Grund; die Lothleine läuft, damit sie sich nicht verwickele, durch die Hände mehrerer Matrosen, die vom Back bis aufs Halbdeck stehen; in beiden Fällen steht der lothwerfende Mann an der Leiseite des Schiffes und ruft die Tiefe laut aus.

Die Seekarten sind eben so, wie die Landkarten, Plane, welche einzelne Theile der Oberfläche des Erdballs vorstellen, auf denen aber das Meer der Hauptgegenstand ist, und folglich den größten Raum einnimmt, auch sorgfältiger, als das einliegende Land bearbeitet ist. Man zeichnet die Inseln, Klippen, Sandbänke, Untiefen, Strömungen, die Tiefen der Ankerplätze, die Küsten, oft auch die perspectivische Ansicht dieser letzteren, oder einzelne merkwürdige Theile derselben, ferner die Leuchthürme, die Backen und Tonnen, welche das Fahrwasser andeuten, und die von der See gemachten Beobachtungen, vorzüglich aber eine ziemliche Anzahl Windrosen auf die Seekarten, deren Windstriche in langen Linien von einem Rande der Karte zum andern gezogen werden, damit man überall in jeder Richtung hinlaufende Linien in der Nähe habe, um denselben zu folgen, und den Lauf des Schiffes darnach zu bestimmen. Die Theorie der Zeichnung der Seekarten ist hauptsächlich dadurch von derjenigen der Landkarten unterschieden, daß auf den letztern die Meridiane durch Bogenlinien bezeichnet sind, welche gegen die Pole in einem Punkt zusammen laufen, bei den Erstern hingegen in geraden Nord und Süd parallellaufenden Linien bestehen. Auf den

Seekarten werden solche nach Verhältniß des größeren oder kleineren Maaßstabes bei 10, 20 und mehr Längengraden Zwischenraums am Rande unten und oben bemerkt, und nach dem angenommenen ersten Meridian mit Zahlen bezeichnet, selten aber durch die ganze Fläche der Karten gezogen, weil diese wegen der vielen Windstriche zu sehr angefüllt und dadurch undeutlich werden würde. Auf ähnliche Weise werden die Breitengrade am Rande zu beiden Seiten in Ost und West bezeichnet, woraus ein sichtbares und denkbares Netz von Vierecken entsteht, die es möglich und leicht machen, die Stelle, auf welcher eine Insel, ein Ort, ein Schiff sich befinden, nach den durch die gemachten Beobachtungen gefundenen Breiten- und Längengraden zu bezeichnen. Die Seekarte, Fig. 8259, stellt den Kanal zwischen England und Frankreich vor, zwar eine nur kleine Meeresfläche, allein interessant und wichtig wegen der ehemals oft gedrohten Landung der Franzosen in England. Sie dient blos die Art zu zeigen, wie der Lauf des Schiffes durch das Besteck bezeichnet wird, macht daher keine Ansprüche auf Genauigkeit. Man hätte nach der Größe des Formats, acht bis zehn Windrosen, 40 bis 50 Winde, welche die Richtung der Fluth andeuten, und einige hundert Zahlen, welche die Tiefe des Meergrundes bezeichnen, anbringen können; allein die Anhäufung dieser und anderer Gegenstände würden sie zu sehr überladen haben, ohne die Vorstellung von einer Seekarte deutlich zu machen, wozu die wirklich darauf befindlichen hinlänglich zu sein scheinen. Dagegen aber war das Format zu klein, um die Leuchtfeuer und andere Gegenstände auf den Küsten, nebst den gewöhnlich beigefügten Beobachtungen aus der See

anzuführen. Um vermittelst der Windrosen den Lauf des Schiffes auf der Karte zu folgen und zu bezeichnen, verfährt man auf folgende Weise: Fig. 8260 stellt ein Schiff A vor, welches nach Fallmouth segeln will, aber wegen widrigen Nordwindes laviren, das heißt, verschiedene Gänge hin und her steuren muß. Der erste Gang läuft West Nordwest A d. Man setzt den Zirkel in A, öffnet ihn bis h h, als dem nächstbefindlichen Windstriche in dieser Richtung, und folgt demselben — ohne den Zirkel zu verändern, so daß dessen einer Fuß beständig auf diesem Windstriche, und der andere auf der Kurslinie A d bleibt — so weit nach, als man den gemachten Beobachtungen zufolge, Meilen gesegelt ist. Diese Länge setzt man in einen andern Zirkel, setzt ihn in A, bezeichnet den Punkt d, und zieht diese Linie, die vorher nicht da war, mit Bleistift, Tusch, Dinte oder Farbe. Der zweite Gang d f läuft Ost-Nordost; man öffnet folglich den Zirkel von d bis i i, als dem nächstgelegenen Windstriche in dieser Richtung, folgt mit der einen Zirkelspitze demselben nach, indem man die andere sorgfältig parallel hält, bis man damit den Punkt f erreicht, welchen man mit dem andern, in der Länge des zweiten Ganges geöffneten Zirkel mit einem Bogen bemerkt hat, und zieht nun wieder eine Linie von d bis f. Auf ähnliche Art fährt man bei jeder veränderten Richtung des Schiffslaufs fort, welches das Besteck genannt wird.

Man theilt die Seekarten entweder in platte oder reducirte ein. Jene stellen ein Stück der Erdfläche als eben vor, und können nur bei kleinen Gegenden, als einer Bay oder einem kleinen Theil einer Küste gebraucht werden; die reducirten oder nach der Venen-

nung der Deutschen Schiffer, runden Karten hingegen, sind zur See einzig allgemein brauchbar. Ein Schiff hält zwar nicht gewöhnlich während der ganzen Reise, wohl aber durch beträchtliche Theile des Weges denselben Kurs, so daß sein Weg, wenn er nicht ein Bogen eines Meridians selbst ist, alle Meridiane unter demselben Winkel schneidet, und sowohl auf der Kugel, als auf jeder Vorstellung derselben eine krumme Linie von besonderer Natur ist, außer auf den reducirten Karten, wo er durch eine gerade Linie vorgestellt wird. Der Weg eines Schiffes, das denselben Kurs hält, heißt die loxodromische oder schieflaufende Linie, deren Berechnung dem Seefahrer sehr nöthig ist, weshalb man auch loxodromische oder Strichtafeln berechnet hat, welche für die acht Striche eines Quadranten auf dem Kompasse für jede Meile des Weges vom Aequator an die dazu gehörige Länge und Breite angeben. Der Schiffer kann also aus dem Kurs, den er gehabt, und aus dem Wege, wenn er die Länge und Breite des einen Endpunktes weiß, den Unterschied der Länge und Breite des anderen Endpunktes denken. Die Tafel der Meridionaltheile ist dem Schiffer nothwendig, in welcher die vergrößerte Länge der Breitenkreise vom Aequator an, wie sie in den reducirten Karten aufgetragen werden, angegeben ist. Mit dieser Tafel kann er allenfalls die Strichtafel entbehren. Hier ist ein kleiner Auszug aus einer solchen Tafel:

Breite auf der Kugel.	Meridionaltheile.	Breite auf der Kugel.	Meridionaltheile.
600 Min.	603,1	3600 Min.	4527,4
1200	1225,1	4200	5966,0
1800	1888,4	4800	8375,5
2400	2622,7	5399	30375,0
3000	3474,5		

Wenn nun z. B. ein Schiffer den zurückgelegten Weg und den Kurs weiß, so kann er von dem zuletzt auf der Karte bemerkten Ort seines Schiffes die Richtung des Weges nach dem Kurs zeichnen, und die Länge desselben nach der Größe der Meridian-Grade zwischen den Parallelen der Breiten, wo er sich befindet, auftragen, wodurch er erfährt, wie viel er Längen und Breiten verändert hat. Diese Verzeichnung seines Weges muß er so oft, als nur immer thunlich ist, vornehmen. Den Winkel, den die Richtung des Schiffes mit dem Meridian, nach der Angabe des Kompasses macht, heißt der gesegelte oder angelegene Kurs. Der wegen der Abweichung der Magnetnadel und der Abdrift verbesserte wahre Winkel, so wie er in der Schiffsberechnung gebraucht oder auf der Karte abgesetzt wird, heißt der behaltene Kurs. Der Schiffer muß den Punkt seiner Abfahrt nicht allein genau bemerken, sondern kurz vorher, ehe er die Küste verliert, wo möglich die Lage zweier, auf der Karte bemerkter, Oerter mit dem Peilkompasse aufnehmen, den beobachteten Strich auf der Karte durch jeden Ort ziehen, so giebt der Durchschnitt beider Striche die Stelle an, wo sich das Schiff noch zur Zeit der Beobachtung befand. Er braucht aber auch nur, wenn er im Schätzen geübt ist, blos die Richtung eines Punktes auf der

Karte zu peilen, und die Entfernung nach dem Augenmaaße zu schätzen. Jenes Verfahren heißt: den Punkt der Abfahrt durch eine Kreuzpeilung festlegen; das andere nennt man eine einfache Peilung. Solche Beobachtungen muß er bei jeder bekannten Küste vernehmen, um seine Angaben dadurch zu verbessern. Dieses Verfahren, den Ort des Schiffes durch Schätzung der Länge des Weges und der Richtung zu bestimmen, heißt die Schiffsrechnung, bei den Holländischen und Deutschen Schiffern Gissing, bei den Französischen estime, bei den Englischen the dead rekkoning. Sie besteht in der Auflösung des rechtwinklichen Dreiecks, welches den Weg des Schiffes, die Veränderung der Breiten, und die Veränderung der Längen auf einem Parallelkreise mit einander machen, von welchen Seiten die beiden letzteren den rechten Winkel einschließen, die erste aber die zweite unter einem spitzen Winkel schneidet, welcher der Kurs ist. Zwei von diesen Stücken, außer dem rechten Winkel, sind gewöhnlich gegeben, am öftersten Kurs und Weg, oder Kurs und Veränderung der Breite, auch wohl Weg und Veränderung der Breite. Die beiden verschiedenen Arten dieses Dreiecks darzustellen, eine auf der platten Karte, die andere auf der runden oder reducirten, geben zwei Hauptabtheilungen der Steuermanns-Kunst, das Segeln nach der platten und das nach der runden Karte; zwischen beiden hält das Segeln nach der Mittelbreite die Mitte, wenn bei der Auflösung des obigen Dreiecks dasjenige Verhältniß der Grade der Länge, zu den Graden der Breite zu Grunde gelegt wird, welches in dem Mittelpunkte der Veränderung der Breite Statt findet. In der Planschifffahrt rechnet man den Unter-

schied der Länge nicht nach Graden, sondern nach Meilen, und nennt denselben schlechtweg Abweichung. Für die Auflösung des vorher beschriebenen Dreiecks auf den Plankarten, hat der Schiffer eigene Tafeln. Die Schiffrechnung bleibt aber immer unsicher; darum muß der Schiffer, oder überhaupt der Seefahrer, so oft er kann, die Länge und Breite seines Ortes durch astronomische Beobachtungen zu erfahren suchen. Die Breite macht nicht viel Schwierigkeit, besonders wenn man die Höhe der Sonne zu Mittage, oder die Höhe eines Sternes im Durchgange durch den Meridian zu berechnen Gelegenheit hat; denn da man ihre Deklination leicht wissen kann, die der Sonne nämlich aus einem astronomischen Kalender oder aus Ephemeriden, und die der Sterne aus den Sternverzeichnissen, so giebt der Unterschied, oder die Summe der Höhe und der Deklination die Höhe des Aequators, deren Komplement die Polhöhe oder Breite des Ortes ist. Die Zeit, da das Gestirn im Meridian ist, erfährt man hinlänglich genau mittelst des Kompasses. Sollte hier auch eine kleine Verrechnung in der Zeit vorfallen, so schadet sie nichts, weil das Gestirn nahe dem Meridian seine Höhe wenig ändert. Die Beobachtung muß etwas vor der Zeit angefangen werden, ehe der Himmelskörper in den Meridian kommt, und man muß sie so lange fortsetzen, bis man sicher ist, daß die Höhe wieder abnimmt. Bei einer Beobachtung der Sonne muß man ungefähr die Länge seines Ortes wissen, damit man die Deklination der Sonne zur Zeit der Beobachtung habe, welche in den Ephemeriden nur für den Mittag des Orts gilt, für den sie berechnet sind, und daher unter einem andern Meridiane eine kleine Verbesserung, der Zwischenzeit der Mittage gemäß,

nöthig hat. Kann man keinen Durchgang der Sonne oder eines Sternes durch den Meridian beobachten, so läßt sich doch aus drei Höhen, außer der Meridianfläche, aber in der Nähe derselben, und den Zwischenzeiten der Beobachtung die Meridianhöhe herleiten, am leichtesten, wenn die Zwischenzeiten gleich sind. Die wahre Zeit muß dem Beobachter zur See, besonders zur Erforschung der Länge, möglichst genau bekannt seyn. Das Mittel dazu ist die Zeit des Aufganges oder Unterganges der Sonne zu beobachten, welche man aus der bekannten Breite des Ortes auch berechnen oder mittelst berechneter Tafeln wissen kann. Der Unterschied der berechneten und beobachteten Zeit ist die Abweichung der Uhr. Da aber die Strahlenbrechung hier einige Unrichtigkeiten verursachen kann, so ist es zuverläßiger, aus der Breite des Ortes, der Abweichung der Sonne, und ihrer Höhe die Entfernung derselben vom Meridian oder den Stundenwinkel zu berechnen, und diesen mit der Zeit der Uhr zu vergleichen. Ist die Breite nicht zuverläßig bekannt, so beobachtet man zwei Höhen der Sonne, und sucht aus diesen, der Zwischenzeit der Beobachtungen, der Abweichung der Sonne, und der gemuthmaßten Breite die Zeit der Beobachtungen, und ferner die mittägliche Höhe der Sonne, welche letztere unter den gehörigen Umständen, sehr nahe gefunden wird, so daß aus ihr die Breite, und daraus wieder die Zeit berichtiget werden kann. Gebraucht man einen Stern, so giebt der Stundenwinkel wegen des bekannten Unterschiedes der Rectascensionen des Sterns und der Sonne, auch den Stundenwinkel der letzteren. Man kann nur den Horizont in der Nacht nicht genau genug wahrnehmen, und bleibt daher wegen der Höhe eines Sternes 2 bis 3 Minuten ungewiß.

Die Erforschung der Länge zur See ist das wichtigste und schwerste. Das Englische Parlament setzte daher im Jahre 1714 eine Belohnung von 20,000 Pf. St. auf eine sichere Methode, die Länge zur See bis auf einen halben Grad zu bestimmen. Es wird nämlich unter Länge zur See der Winkel verstanden, welchen der Meridian des Schiffes mit einem gewissen Meridiane, es sei dem von Ferro oder Greenwich, London, Paris oder sonst einem bekannten, macht. Die Methoden, welche man auf dem Lande gebraucht, haben auf der See viele Schwierigkeiten; denn auf eine Mond- oder Sonnenfinsterniß kann man nicht warten; die letztere würde auch dem größten Theile der Seefahrer zu viele Schwierigkeiten machen. Bedeckungen der Sterne sind auch nicht häufig genug, und erfordern eben so beschwerliche Rechnungen, als die Sonnenfinsterniß. Die Verfinsterungen der Jupiterstrabanten sind zwar sehr häufig, wenn Jupiter nicht nahe bei der Sonne steht; auch ist die Berechnung der Länge aus den Beobachtungen sehr leicht, weil man nur die in den Ephemeriden angegebene Zeit des Eintritts oder des Austritts mit der beobachteten vergleichen darf; allein das Schwanken des Schiffes macht die Beobachtung sehr beschwerlich, obgleich die kürzeren Dollondischen Fernröhre die Beobachtung sehr erleichtern. Das sicherste Mittel für Seefahrer wäre eine Uhr, die ihren gleichförmigen Gang behielte, und nicht, gleich den gewöhnlichen Uhren, ihren Gang auf Seereisen durch mannigfaltige Ursachen veränderte. Der Unterschied der Zeit des Mittags auf dem Schiffe und der Zeit nach der Uhr giebt unmittelbar den Unterschied der Länge des Orts, für welchen die Uhr gestellt ist, und desjenigen, wo sich das Schiff befindet. Von dem

oben angeführten, vom Parlamente bestimmten Preis, erhielt Harrisson in England die Hälfte, weil er eine Uhr erfunden haben wollte, welche den Forderungen ganz entsprechen sollte; auch fielen die ersten Versuche damit sehr glücklich aus; allein fernere Versuche damit zeigten, daß sie die Länge doch bis auf einen ganzen Grad unbestimmt ließ. Von Harrisson an haben nun mehrere Englische Künstler mit einander in der Verfertigung genauerer Sonnenuhren gewetteifert. Man rühmt besonders eine Sonnenuhr von Mudge, als das einzige Kunststück in seiner Art. Auch Taschenuhren, Chronometer, wurden von Emery und Arnold zu diesem Zwecke verfertiget, die einen so gleichförmigen Gang haben, daß sie nicht nur auf der See, sondern auch auf dem Lande zur Bestimmung der Länge sehr brauchbar sind. Ein Taschen-Chronometer von Arnold, im goldenen Gehäuse, kostet ungefähr 120 Pfund Sterl.; eine sehr genaue Sonnen- oder Taschenuhr zum astronomischen Gebrauche in silbernem Gehäuse, 25 Guineen. Die Uhren welche Berthoud und le Roy, zwei Französische Künstler, verfertigen, haben sehr gut die Probe auf Seereisen bestanden. Ein Uhrmacher zu Rendsburg, Armand, hat Seeuhren verfertiget, welche die Meereslänge bis auf einen halben Grad angeben, da es aber höchst mißlich ist, die Wahlfahrt eines ganzen Schiffes von einer wandelbaren Maschine abhängen zu lassen, so hat man doch wieder zu astronomischen Berechnungen seine Zuflucht genommen, weil sie immer das beste Mittel bleiben, die Länge zur See zu bestimmen. Vorzüglich gebraucht man jetzt Beobachtungen des Mondes, die man ehemals nicht so nützen konnte, da die Bewegung desselben noch nicht hinlänglich be-

kannt war. Seitdem aber Mayer seine vortrefflichen Mondtafeln geliefert hat, ist die Methode, die Länge zur See, vermittelst des Mondes zu finden, immer mehr vervollkommet worden. Ein Astronom, der mit Cook die Welt umfahren hat, versichert, daß durch dieselben die Länge innerhalb eines Sechstheils oder höchstens eines Fünftheils eines Grades sich finden lasse, und daß jetzt die Rechnung von einem mäßigen Rechner innerhalb einer Viertelstunde vollendet werden könne, da sonst der geübteste nicht unter drei bis vier Stunden damit fertig werden konnte. Wenn manche Schiffer diese Genauigkeit nicht erreichen können, so ist dieses in gewöhnlichen Fällen nicht nachtheilig, wenn nur der mögliche Fehler noch innerhalb des ihm übersehbaren Stückes der Erdfläche fällt. Zur Bestimmung der Lage der Küsten und Inseln wird die möglichste Genauigkeit erfordert. Die zu diesem Geschäfte nöthigen Rechnungen werden größtentheils vorher gemacht, und den Seefahrern mitgetheilt. In dem Schiffskalender, der jetzt jährlich zu London herauskommt, ist für jeden Tag der wahre Abstand des Mittelpunktes des Mondes von der Sonne, oder einigen der hellsten Fixsterne von 3 zu 3 Stunden nach dem Greenwicher Meridian angegeben. Dergleichen Kalender kommen auch an andern Orten heraus. Man beobachtet nun auf der See, nachdem die Uhr möglichst genau nach dem wahren Mittage des Schiffes gestellt ist, die Entfernung des Mondes von der Sonne oder demjenigen Fixsterne, der in dem Kalender für den Tag der Beobachtung angegeben ist, und läßt, wenn er zwei erfahrene Gehülfen hat, diese in demselben Augenblick die Höhe des Mondes und der Sterne berechnen. HZO, Fig. 82&1 stellt die Hälfte eines

Meridianes vor, in welchem Z das Zenith, P der Pol, H O der Horizont ist. Der Mond sei in L, in S zu gleicher Zeit die Sonne oder ein Stern. Man mißt nun vermittelst eines Reflexionsoctanten den Bogen L S, oder den scheinbaren Abstand des Mondes von der Sonne oder dem Sterne, und zugleich die Höhen L M, S N. Hierauf berechnet man in dem sphärischen Dreieck Z L S, aus den Seiten Z L, Z S, als den Complementen der Höhen, und aus L S den Winkel L Z S, Der Mond wird durch die Parallaxe beträchtlich erniedrigt, und durch die Refraction, so wie auch der Stern etwas, oft nur sehr wenig, erhöht. Der wahre Ort des Mondes sei l, der Sonne oder des Sternes s. Die Veränderung des Ortes wegen der Parallaxe und Refraction läßt sich berechnen, auch in Tafeln darstellen, folglich kann man Zl und Zs leicht berechnen, und darauf aus diesen Seiten mit dem unveränderten Winkel L Z s die wahre Entfernung l S des Mondes von dem Sterne finden. Trifft diese mit einer von denen im Schiffkalender gegebenen überein, so ist die Zeit der Beobachtung genau die in dem Kalender dabei angegebene, diejenige nämlich, zu welcher ein Beobachter in dem Mittelpunkte der Erde den Mond eben so weit von dem Sterne oder von derselben Stelle am Horizont sehen würde, die Zeit von dem Mittage zu Greenwich angerechnet. Man vergleicht nun mit dieser Zeit die Zeit seit Mittage auf dem Schiffe. Diese sei nun 2 Stunden 40 Minuten zurück, so ist dieses ein Beweis, daß man 40 Grad westwärts von Greenwich ist, 15 Grad für eine Stunde gerechnet. Trifft der Abstand des Mondes nicht genau mit einem der angegebenen überein, so sucht man nach Verhältniß der Bewegung des Mondes in drei Stunden die Zeit, zu welcher nach der

Greenwicher Uhr der Mond den beobachteten Abstand haben sollte. Hat man keinen Gehülfen, so beobachtet man zuerst die Höhe des Sterns, gleich darauf den Abstand des Mondes, und unmittelbar nach diesem die Höhe des Mondes. Die beobachteten Höhen sind zwar nicht genau dieselben zur Zeit der Beobachtung des Abstandes, lassen sich aber durch Berechnung eines sphärischen Dreiecks, wie Z P S, oder durch Beobachtungen mehrerer Höhen, auf die hier nöthigen reduciren. Der Schiffskalender vertritt also die Stelle eines Astronomen, der in Greenwich zu gleicher Zeit mit den Seefahrenden eine Beobachtung des Mondes machte, und sie ihm unmittelbar mittheilte. Für den ungelehrten Schiffer sind ausführliche Tafeln berechnet, worin er die Verbesserungen wegen der Parallaxe und Refraction nur aufzuschlagen braucht. Man hat ihm auch Kupferstiche geliefert, auf welchen er das mißt, was die Rechnung geben würde. Wenn nun solchergestalt die Breite und Länge bekannt ist, so kann man den Ort des Schiffes auf der Karte genau angeben, die Schiffsrechnung damit vergleichen, die Beschaffenheit und Größe der Ursachen, welche die Schätzung unrichtig gemacht hatten, untersuchen, fürs Künftige daraus Regeln und Anmerkungen ziehen, und den fernern Lauf des Schiffes bestimmen.

Was in die sogenannten Schifffahrts- oder Schifferkalender eingerückt wird, sind, außer dem schon oben Angeführten, nämlich dem Abstande des Mondes von der Sonne und den Sternen ꝛc., sowohl die geographische, als auch die entferntere, nähere oder unmittelbare Lage eines Ortes an den Gestaden des Meeres, in der Seesprache Seeküsten genannt, die Richtung dieser letzteren, die Meerengen oder Straßen, Inseln, Vorgebürge,

Buchten oder Bayen, und andere Hindernisse, weil sie viele und beträchtliche Veränderungen und Abweichungen in der Zeit, Höhe, Tiefe und Stärke der Ebbe und Fluth verursachen. Diese Gegenstände werden nach den Angaben, wie sie in den bekannten Seehäfen täglich eintreffen, voraus berechnet, in Tafeln gereihet, und in die genannten Kalender eingerückt, ferner auch noch die neuesten Entdeckungen und Erfindungen zum Besten der Schifffahrt; s. auch den Art. Meereslänge und Breite, Th. 87, S. 22 u. f., welcher ausführlich davon handelt.

Die Fernröhre sind nirgends unentbehrlicher, als auf dem Meere, wo der Gesichtskreis so ausserordentlich ausgedehnt und wo es eben so interressant, als wichtig ist, alle Gegenstände schon in der größten Entfernung zu entdecken. Der Nutzen, Gebrauch und die Einrichtung der Fernröhre, s. unter Sehrohr. Was die Nachtfernröhre, s. Th. 100, S. 130, anbetrifft, so giebt Thellung von Courtlary von deren Wirkung, einen wo möglich deutlichen Begriff. Er sagt:

Die Nachtfernröhre verdienen eine besondere Anzeige, da mir, seitdem ich aus dem Seedienste getreten bin, keines vor Augen gekommen ist, und wenn ich derselben im Gespräche erwähnte, so war diese, wenn ich nicht irre, englische Erfindung, nicht nur ganz unbekannt, sondern schien sogar ganz unglaublich und unmöglich. Obgleich sie mir anfanges auffiel, so vernachläßigte ich, als ein junger Officier, diese Nachtfernröhre (Nagtkyker) als eine bekannte Sache, näher zu untersuchen; es ist mir daher unmöglich, ihre Zusammensetzung zu erklären, und ich beschränke mich, bloß ihre Wirkung so deutlich als möglich darzustellen. Obschon diese Nachtfernröhre, nicht wie die gewöhnlichen

Fernröhre zum augenblicklichen Gebrauche im Nachthäuschen bereit lagen, so machte man doch kein Geheimniß daraus, und ich habe mich viele hundertmal derselben selbst bedient. Ihr Aeußeres unterscheidet sich gar nicht von den an Bord gebräuchlichen Tagfernröhren, und ihr Gebrauch erfordert nicht mehr Geschicklichkeit, als diese, nur gehört dazu einige Uebung, weil das Objekt, im Gesichtsfelde in verkehrter Lage erscheint, welches bei den ersten Versuchen etwas Verwirrung verursacht. Der Luftraum erfüllt den untern, das Wasser hingegen den obern Theil des Gesichtsfeldes; das Schiff scheint an der Decke eines Zimmers befestiget zu seyn, von welcher die Masten in den leeren Raum herabhangen. Außer dieser bald zu besiegenden Unbequemlichkeit, stellen sich alle Gegenstände sehr deutlich dar, und ich konnte die Stückpforten der oberen Kanonenlage, wegen der lichtgelben Streifen, mit welchen dieselben bemalt sind, in einer Entfernung von einer halben Seemeile ohne Mühe unterscheiden. Alle festen Gegenstände erscheinen dem Auge mit sehr scharfen Umrissen und beinahe ganz schwarz; das Wasser ist fast eben so dunkel, besonders gegen den Horizont hin, wo es durch eine stark gezogene Linie sich von dem Luftraume trennt; dieser hingegen, und das ist die Hauptsache, erhält eine Hellung, die derjenigen des Mondscheins ähnlich, doch überall gleich vertheilt ist, und nicht wie dieser nur von einer Seite herkommt, und nur eine Seite beleuchtet; denn die Beleuchtung der Gegenstände findet gar nicht Statt. Je dunkler die Nacht ist, desto deutlicher sieht man diese; beim Mondlicht scheint hingegen die Luft nicht heller, wohl aber sind die festen Körper lichter, daher ihre Umrisse nicht so scharf gezeichnet erscheinen, sondern sich vielmehr in der Dämmerung verlieren."

Diese Art Fernröhre haben jetzt zwei bedeutende Verbesserungen erhalten. Die erste besteht darin, daß die betrachteten Gegenstände nicht mehr in

verkehrter, sondern in ihrer natürlichen Stellung erscheinen; die zweite, daß sie vermittelst einer Vorrichtung bei Tage vollkommen und eben so brauchbar sind, als bei Nacht.

Eine genaue Kenntniß der Zeit der Ebbe und Fluth, s. auch Th. 10, S. 2 u. f., ist in vielen Fällen von unzuberechnendem Nutzen, indem vermittelst derselben nicht allein einem oft unersetzlichen Verlust, sondern zuweilen auch sogar dem Untergange des Schiffes mit Mannschaft und Ladung vorgebeugt werden kann. Das Fahrzeug kommt z. B. vor die Mündung eines Hafens, dessen Fahrwasser voll Untiefen ist, über welche nur bei wachsender Fluth wegzufahren möglich ist. Der Steuermann nimmt seine Schiefertafel, und berechnet nach der Anzeige seines Almanachs und nach der Lage des Hafens den günstigen Augenblick. Ist dieser noch entfernt, so nähert er sich der gefährlichen Einfahrt nicht, sondern er legt entweder bei, oder kreuzt in einiger Entfernung, oder wenn es die Umstände gestatten, läßt er den Anker fallen, bis es Zeit ist mit der Strömung der wachsenden Fluth einzulaufen. Wenn das Fahrwasser zu schmal ist, und nur mit wenigen Strichen des Windes einzusegeln erlaubt, dieser aber entgegen oder ganz stille ist, so wartet der Schiffer bis die Ebbe ganz abgelaufen und die Fluth eingetreten ist, und treibt mit dieser dem Hafen zu. Eben das, jedoch in entgegengesetzter Richtung und Strömung, beobachtet der Seefahrer, wenn er segelfertig im Hafen liegt; gänzliche Windstille oder ein Wind, der ihm zum Auslaufen wegen der geringen Breite und den Wendungen der Ausfahrt zwar entgegen, jedoch in offenbarer See günstig ist, zwingen ihn die höchste Fluth abzuwarten, sobald aber die Ebbe eingetre-

ten ist, treibt er, von ihrer abfließenden Strömung begünstiget, mit Bequemlichkeit aufs Meer hinaus. Stößt sein Schiff bei Ebbezeit auf eine Untiefe, so ist wohl keine menschliche Kraft im Stande, solches aus dem Grunde los zu arbeiten; allein die wachsende Fluth macht es wieder flott, und er kann getrost weiter segeln, ja selbst dann noch, wenn er bei hohem Wasser auf eine Seebank fährt, kann er bei eingetretenem genugsam niedrigem Wasser, vielleicht die Seeling oder das Bett im Sande, in welches sein Schiff eingefahren ist, durch Handarbeit erweitern, und erwarten von der steigenden Fluth gehoben und losgetrieben zu werden.

Eine andere eben so merkwürdige Bewegung der Meeresfluth, sind die Ströme, s. Meeresstrom, Th. 87, S. 99 u. f., welche man überhaupt in gewöhnliche und allgemeine, welche aus einer beständig fortdauernden Ursache, wie Ebbe und Fluth, entstehen, und in zufällige und besondere eintheilen kann. Letztere sind veränderlichen Ursachen z. B. unregelmäßigen Winden zuzuschreiben. Die Ströme sind eine horizontale und progressive Bewegung der Gewässer nach verschiedener Richtung, Schnelligkeit und Dauer, entweder in ihrer ganzen oder nur in einer gewissen Tiefe. Man hat in einigen Meeren, z. B. in der Straße von Gibraltar Ströme entdeckt, die in verschiedenen Tiefen übereinander entgegen laufen. In beiden Fällen ist sie auf der Oberfläche am heftigsten, theils weil die Entfernung vom Mittelpunkt des Erdballs, folglich auch der Raum hier am größten ist, theils weil die über der Meeresfläche befindlichen Ursachen stärker darauf wirken können. Es ist nicht zu bezweifeln, daß Ebbe und Fluth die meisten Ströme hervorbringen, da die heftig-

sten derselben an denjenigen Orten wirklich angetroffen werden, wo jene am stärksten sind, und die gleiche Richtung haben. Die Bewegung der Erde, beständige oder periodische Winde, die Veränderung der Jahreszeiten, sind auch Ursachen von Ströme; s. auch Meeresstrom, Th. 87, S. 99 u. f. Was die Strudel oder Mahlströme anbetrifft, so sehe man darüber die Artikel Mahlstrom, Th. 82, S. 36, 37, und Meerstrudel, Th. 87, S. 222 u. f., und auch oben, S. 186 nach; über die Salzigkeit des Meerwassers ꝛc., s. unter Meerwasser, Th. 87, S. 238 u. f.

Eintheilung des Meeres. Die gränzenlose Unermeßlichkeit des Meeres ist schon längst kein Hinderniß mehr, das die Bewohner entfernter Welttheile trennt; im Gegentheil dient die See dazu einen lebhaften Verkehr zwischen denselben zu befördern. Auf allen Gewässern, in allen Richtungen, und zu allen Zeiten trifft man Schiffe an, welche die Bedürfnisse der Einen durch den Ueberfluß der Andern zu befriedigen suchen, und dadurch die Völker aller Zonen in Verbindung setzen. Von den meisten entdeckten Ländern waren die Küsten Jahrhunderte früher als das Innere bekannt, und wir kennen Botanybay und die entlegensten Inseln der Südsee, deren Entdeckung verhältnißmäßig so neu ist, weit genauer, als das Innere des weit länger entdeckten Amerikas, und sogar der alten Welttheile. Erst kürzlich haben uns Mackensie und Herr v. Humbold mit dem Innern von Amerika bekannt gemacht, und wie wenig kennen wir, ungeachtet der gefahrvollen Reisen von Barrow, Mungo Park, und Hornemann, das Binnenland von Afrika? Die unabsehliche und riesenförmige Oberfläche der offenen

See bietet dem Auge nirgends einen festen Punkt dar, um darnach die Stelle, wo man sich befindet, angeben zu können. Um nun dieses mit unbezweifelter Bestimmtheit zu bezeichnen, und den Weg mit Sicherheit und Genauigkeit zu finden, sah sich der Mensch genöthiget, das am Himmel zu suchen, was er auf dem Erdball vermißte, und sein unerschöpflicher Erfindungsgeist entdeckte eine Menge höchst sinnreicher Hülfsmittel, die es ihm nicht allein möglich, sondern sogar leicht machen, die Aufgaben zu lösen, die seine Lage und Umstände ihm vorlegen. Der Seefahrer benutzte die Eintheilung der Erd- und Himmelssphäre, wandte solche mit glücklichem Erfolge auf die Schifffahrt an, und trug, durch Erfahrung und Einsicht geleitet, nicht wenig zur Erweiterung und Vervollkommnung dieser Kenntnisse bei. Die Natur selbst gab die Hauptpunkte zu jener Eintheilung an. Der erste ist derjenige, wo die Sonne aufgeht, und wird dieserhalb der Morgen oder Orient genannt; der zweite entgegengesetzte Punkt von jenem heißt der Abend oder Occident, weil die Sonne daselbst untergeht; der dritte ist derjenige Punkt, den die Sonne, wenn sie am höchsten steht, mitten am Tage erreicht, er wird Mittag oder Meridian genannt, und der vierte, welcher dem Mittagspunkte gerade entgegengesetzt ist, und wo die Sonne mitten in der Nacht steht, heißt Mitternacht, Septentrio. Zieht man nun durch diese vier Punkte zwei Kreise, die sich im Scheidepunkte durchkreuzen, so theilen sie den Gesichtskreis in vier gleiche Theile und haben in der Seesprache ihre eigene Benennung. Der Morgen A, Fig. 8262, wird Ost, und der Abend B, West genannt; der Punkt C gegen Mittag heißt

Süd, und derjenige gegen Mitternacht D, Nord. In den Zeichnungen der Sphären, Land- und Seekarten ist gewöhnlich Nord oben, Süd unten, Ost rechts, und West links; wenn sie aber eine andere Stellung haben, so wird dies durch eine Windrose angezeigt. Unter dem Nordpunkt glänzt ein Fixstern dritter Größe, welcher der Nordstern oder Polarstern, s. Th. 114, S. 105, genannt wird, weil er dem Punkte, um welchen sich alle Gestirne zu drehen scheinen, sehr nahe ist. Dieser Punkt heißt der Nordpol, der ihm gerade entgegenstehende der Südpol, s. unter Pol, Th. 114, S. 89 u. f., von einem zum andern wird einer durch den Mittelpunkt der Erde laufenden Linie gedacht, welche die Erdachse heißt, weil die Erdkugel sich täglich einmal um dieselbe herumdrehet, woraus die Abwechselung der Tageszeiten entsteht. Der Nordpunkt, s. Mitternachtspunkt, Th. 92, S. 204, welcher auch nach einem in der Nähe befindlichen Gestirne Septentrio genannt wird, ist der einzige, der uns unbeweglich scheint; die drei andern sind hingegen einer regelmäßigen Veränderung unterworfen. Der eigentliche Mittelpunkt steht im Sommer viel höher, und der Auf- und Niedergang der Sonne sind viel nördlicher, als im Winter. Diese periodische Abweichung rührt von einer jährlichen Bewegung des Erdballs nach Nord und Süd her, welche die Jahreszeiten hervorbringt. Durch die beiden Punkte Ost und West, wo die Sonne am Tage der Nachtgleiche auf- und niedergeht, denkt man sich einen um die Erde gezogenen Umkreis, die Linie oder der Aequator A B genannt, weil er scheinbar die Oberfläche des Erdballs in zwei gleiche Hälften theilt, indem er von jedem Pole gleich weit, näm-

lich 90 Grade entfernt ist. Bekanntlich wird jede Zirkellinie, also auch die um die Sphäre gedachten Kreise, in 360 Grade getheilt. Jeder Grad enthält 60 Minuten und jede Minute 60 Sekunden. Der Aequator wird gewöhnlich durch eine doppelte Linie bezeichnet, auf welcher die Längengrade bemerkt sind. Was zwischen denselben und dem Nordpol liegt, wird die nördliche oder Nordbreite genannt, was hingegen zwischen dem Aequator und dem Südpole liegt, heißt die südliche oder Südbreite. Bei der Linie fängt man die Breitengrade zu zählen an und endiget mit 90 bei den Polen. Mit dem Aequator gleichlaufend, werden verschiedene Kreise um die Erde gezogen, welche daher Parallelen, s. Parallelkreise, Th. 107, S. 455 u. f., genannt werden. Je mehr sie sich den Polen, als ihrem gemeinschaftlichen Mittelpunkt, nähern, desto kleiner werden sie. Die vorzüglichsten sind die Wendekreise, die Polarkreise, s. Th. 114, S. 104, und die mittlere Parallele; letztere heißt so, weil sie zwischen den Polen und dem Aequator in der Mitte liegt, den 45sten Grad der Breite bezeichnet, und als Maaßstab bei verschiedenen Berechnungen dient. — Die Wendekreise sind auf beiden Seiten des Aequators 23½ Grad von demselben entfernt, und schließen die heiße Zone ein. Der nördliche E E, Fig. 8262, heißt der Wendekreis des Krebses, der südliche F F der des Steinbocks. Dies sind die Anfangspunkte der Himmelszeichen gleichen Namens im Thierkreise, welche die Sonne bei ihrer scheinbaren, oder die Erde bei ihrer wirklichen, jährlichen spiralförmigen Bewegung nach Nord und Süd berührt, und von da sich zurückwendet. Diese scheinbare Sonnenbahn B L K A heißt die Ecliptik. Da wir

nun diese periodische Bewegung an der Erde, mit welcher wir uns fortbewegen, nicht bemerken, sondern bloß an der Sonne wahrnehmen können, so nennen wir die Zeit dieser Rückkehr die Sonnenwende, und jene Kreise, die Wendekreise. Zwei andere Kreise werden Polarkreise genannt, s. Th. 114, S. 104, weil sie nur 23 Grade von den Polen entfernt sind. Der nördliche G G heißt der Arktische, der südliche H H, der Antarktische Polarkreis. Die Räume, die sie sammt den Polen umfassen, werden die Eiszonen, hingegen die zwischen ihnen und den Wendekreis liegenden die gemäßigten Zonen genannt. Diese Parallelen werden gewöhnlich mit doppelten, die übrigen hingegen nur mit einfachen, sehr feinen Linien bezeichnet, wie bei den Buchstaben a b c d e und f zu sehen ist. Der Meridian, Fig. 8262, C D, s. auch Mittagskreis, Th. 92, S. 51, ist derjenige größte Kreis der Sphäre, den man sich durch die beiden Weltpole, und durch den Scheitelpunkt gezogen denkt, der also den Aequator rechtwinklicht durchkreuzt. Da man bei jeder Veränderung seines Standpunktes nach Ost und West auch einen andern Meridian bekommt, so kann man sich die Menge der Meridiane ins Unendliche denken; daher wäre es unmöglich, sie alle auf die Sphären oder Karten zu zeichen; man thut solches nur in bestimmten Zwischenräumen, indem man den angenommenen ersten Meridian mit einer doppelten, und die übrigen mit einfachen feinen Linien, wie 1. 2. 3. 4. 5. 6. 7. und 8. bezeichnet. In diesem Kreise erreichen alle Gestirne den höchsten Punkt über dem Horizont, und wenn der Mittelpunkt der Sonne in ihm steht, ist es Mittag, darum wird er auch Mittagskreis, und die Stelle der Sonne die Mittagshöhe genannt.

Die Beobachtung der Höhe, welche die Sonne oder ein Stern im Augenblick des Durchganges hat, dient hauptsächlich dazu, die Breite eines Ortes oder die Stelle, wo das Schiff sich befindet, zu bestimmen. Diese und ähnliche Beobachtungen, welche zur Seefahrtskunde gehören, sind daher für den Seefahrer von der höchsten Wichtigkeit. — Wie der Lauf des Stroms auf ein Schiff wirkt, und wie darnach der Kurs und die Distanz berechnet werden muß, s. unter Meeresstrom, Th. 87, und unter Schiffbaukunst, Th. 143. — Was den Schwerpunkt und das Gleichgewicht eines Schiffes, sowohl ledig, als geballastet und auf seine Kraft beladen anbetrifft, s. unter Schiffbaukunst, Th. 143, S. 388 u. f.

Außer den eigentlichen astronomischen Kenntnissen, muß ein Schiffer noch mehrere andere besitzen. So z. B. muß er im Stande sein, eine Küste aufzunehmen, es sei vom Lande oder von der See aus; er muß sowohl ein geübter Zeichner geometrischer Constructionen, als Rechner sein, um sich durch beides zu helfen und vor Fehler zu bewahren; er muß die Beschaffenheit der Ebbe und Fluth kennen, auch die Stürme und Winde gewisser Gegenden der See, ingleichen die Beschaffenheit der Ufer, oft auch des Grundes der See. Er wird die beste Art des Weges zu wählen verstehen müssen; denn der gerade ist nicht immer der beste; man könnte, wenn man einen gewissen Kurs, welcher, der Karte oder der Rechnung nach, zu dem Orte der Bestimmung führt, befolgen wollte, durch allerhand Ursachen sehr weit vom Ziele abgebracht werden; darum ist es oft besser, wenn man seinen Weg gerade Süd- als Nordwärts nimmt, um auf den Parallelkreis des Ortes, den man erreichen will, zu kommen, und

von da gerade auf den Ort zusegeln. Man sucht sich auch die bestimmteste Weite zu Nutze zu machen. Will man z. B. von Europa nach den Westindischen Inseln, so sucht man so bald als möglich in die heiße Zone zu kommen, weil daselbst ein beständiger Ostwind weht ꝛc.

Ueber die Schiffahrtskunde sehe man nach:

Bouguer, nouveau traité de navigation, contenant la théorie et la pratique du Pilotage. Paris, 1753 in 4.
Dessen Manoeuvre des Vaisseaux. Paris, 1757, in 4.
J. Robertson Elements of Navigation. London, 1755.
The Schipwreck, by Sailor, London, 1764,
Leçons de Navigation. Rouen, 1768.
Gründliche Anweisung zur praktischen Seefahrts-Kunde, nach mathematischen Grundsätzen und den besten Englischen und Holländischen Schriftstellern aufgesetzt. Stettin, 1783, in 4.
Cours d' Hydrographie et de Navigation, par de Lassalle. 2 Vol. Paris, 1787.
Handbuch für Schiffer und Seefahrende. Hamburg.
The Manoeuvrer etc. London, 1788. in 4.
Unterricht über die Verfertigung eines Noth-Steuerruders oder über die Mittel, deren man sich bedienen kann, um ein Schiff beim Verluste seines Ruders oder Steuers zu steuern, und diesen Verlust auf der See selbst, so gut als möglich zu ersetzen. Hamburg, 1791.
Zum immerwährenden Gebrauch eingerichteter Kalender, oder Erklärung des Hamburgischen Schifferkalenders, zu leichter Bestimmung der Oerter derjenigen Himmelskörper, deren Beobachtung dem Seemanne zu täglicher Berichtigung des Ortes, des Schiffes in See, nach Länge und Breite vorzüglich anwendbar ist. Hamburg, in 4.
Anfangsgründe der Astronomie, nebst der mathematischen Geographie, Schiffahrtskunde, Chronologie und Gnomonik. Von Georg Simon Klügel. Berlin und Stettin, 1807.

Röhl's Anleitung zur Steuermannskunst. Greifswalde, 1778.
Braubach, neues Mittel, um die Geschwindigkeit eines Schiffes zu bestimmen; Journal für Fabrik. Sept. 1796. S. 207.
Le Guide du Navigateur par l'Eveque. Nantes, 1779.
Trattato della Sfera ed introduzione alla Navigazione per uso de Piloti, di Pagnini. Venezia, 1750.
Neu eröffnete Akademie der Kaufleute, oder encyklopädisches Kaufmannslexicon. Herausgegeben von Ludovici und Schedel, 5r Th., Leipzig, 1800. S. 1641.
Darstellung der Marine ꝛc. Von V. E. Thellung von Courtlary. Zurich und Leipzig, 1808. S. 1 u. f.

Schifffahrtskunst, s. den vorhergehenden Artikel und Schiffkunst.

Schifffahrtsrecht, s. Seerecht.

Schifffahrtsregister, s. unter Seehandlungs-Komtoir.

Schifffflotte, s. Schiffsflotte.

Schifffracht, s. unter Fracht, Th. 14. S. 732.

Schifffrisur an Frauenzimmerkleidern, s. unter Frisiren, Th. 15, S. 153.

Schiffgefecht, s. Seekrieg und Seeschlacht, und unter Kampf-Spiel.

Schiffgeräth, s. Schiffsgeräth.

Schiffgewicht, s. Schiffpfund.

Schiffhaken, Fr. Grapin, ein eisernes Instrument mit verschiedenen umgebogenen Spitzen, womit ein Schiff angehackt wird, um es zu befestigen, oder um ihm die Brander anzuhängen; auch nur ein Haken, womit ein Fahrzeug an dem Ufer befestigt wird.

Schiffhalter, der Name eines Fisches, s. Sauger.

Schiffherr, s. Schiffsherr.

Schiffhospital, s. Th. 51., S. 216.

Schiffhut, s. unter Hut, Th. 27, S. 158.

Schiffhütte, s. unter Hütte, Th. 27, S. 331, u. Kajüte, Th. 32, S. 367. u. Th. 143, S. 152.

Schiffjunge, auf den Schiffen junge Leute, welche den Matrosendienst erlernen. Es sind 10 bis 14jährige Knaben, welche auf der niedrigsten Stufe der Seeleute stehen, deren Anzahl sich nach der Größe des Schiffes richtet. Jeder Officier hat einen Jungen, oder wenigstens ist bei jeder Officierhütte einer zum Dienste bestellt. Der Doktor und Obersecretair haben auch einen zusammen, die Kadetten haben deren zwei, drei oder vier, nach ihrer Anzahl; die Schiffer, die Steuermänner, die Boots- oder Schiemänner haben an ihrer Wohnstelle ebenfals Jungen zur Bedienung, um das Essen zu holen, die Reinlichkeit zu unterhalten ꝛc.; ausserdem werden sie zu Schiffsarbeiten angehalten, damit sie etwas lernen. Sie werden sehr strenge gehalten.

Schiffkarte, s. Th. 60, S. 86.

Schiffkinder, s. Schiffmannschaft.

Schiffkitt, s. Spalm.

Schiffklinge, s. Schiffsklinge.

Schiffknecht, Personen vom niedern Stande, welche auf Schiffen die geringste und schwerste Arbeit verrichten. Die Benennung Schiffknecht führen dergleichen Personen auf den Flußfahrzeugen, auf Kriegs- und Kauffahrteischiffen werden sie Matrosen genannt, s. Th. 85, S. 467, u. f. Zu dem Schiffdienste der Matrosen gehört: ein Schiff bemasten, Wandtaue und Stagen anlegen; alle Arten Splißungen, Stiche, Schläge und Knoten machen; Blöcke stroppen und annähen; Segel anschlagen, mit ihrem Tauwerke versehen, auf jede Weise regieren und handhaben; die Anker aus- und einbringen; steuern, rudern, lothen, logen, und endlich die Kanonen bedienen, s. auch oben, S. 242. Da nun diese Geschicklichkeiten erst durch lange Uebung und Erfahrung sich eigen gemacht werden können, so folgt natürlich daraus;

daß der höhere oder niedere Grad derselben einen Unterschied oder verschiedene Klassen unter den Matrosen bestimmt. Befahrene Matrosen sind solche, die alle oben genannte Künste vollkommen verstehen, aus welchen dann auch die Deckofficiere erwählt werden. Die geschicktesten stehen unter dem Befehle des Bootsmanns oder Schiemanns, und werden Bootsmanns- oder Schiemannsgasten, auch wohl Marsgasten genannt, weil sie zum Theil ihren Platz auf den Marsen haben; ihr Geschäft ist, die Segel und das Tauwerk des ihnen anvertrauten Theils des Mastes jeden Morgen und Abend nachzusehen, in Ordnung zu halten, und im vorkommenden Falle zu handhaben; ihnen werden an diesen Stellen und bei diesen Arbeiten jüngere Matrosen beigegeben, um sie anzulernen. Junge Matrosen, oder solche, die noch nicht befahren, das ist, noch wenig oder gar nicht in See gewesen sind; halbbefahrne sind solche, die zwar schon Seereisen gemacht, aber noch nicht so viel Erfahrung haben, um alle Schiffsarbeit ohne Anweisung thun zu können. Von diesem Mittelschlage werden die Ruderer zu den Schaluppen genommen, welche aber außerdem die Matrosendienste am Bord wie die andern zu verrichten haben. Flaggenleute, sind 10 bis 12 ganz junge Matrosen, die außer den Schiffsarbeiten, der Reihe nach, die Wache bei den Flaggen und Wimpeln, und sie zu hißen und zu streichen haben. Wenn diese nicht aufgezogen sind, so liegen sie am Heckbord in dort angebrachten Kasten, wo auch die Signalflaggen sich befinden, welche durch die wachhabenden Flaggenleute unter Aufsicht gehalten, zum Gebrauch hervorgebracht, und nach demselben ordentlich zusammengelegt werden.

Schiffkompaß, s. oben unter Schifffahrtskunde, S. 276.

Schiffkopf, der Vordertheil des Schiffes.

Schiffkost, s. Schiffskost.

Schiffkran, Schiffkrahn, s. Krahn, Th. 46, und unter Schiffbaukunst, Th. 143, S. 159.

Schiffküche, Kambuse, Kombüse, s. unter Küche, Th. 54, S. 256, u. unter Schiffbaukunst, Th. 143, S. 51, 153.

Schiffkunst, Steuermannskunst, die Kunst zu schiffen, das heißt, die Fertigkeit besitzen, ein Schiff geschickt auf dem Meere zu regieren. Man theilt diese Kunst in zwei Theile, in die Schiffbaukunst, und in die Schifffahrtskunde oder Schifffahrtskunst, s. diese Artikel, und auch den Artikel Steuermann.

Schiffküttel, Schiffkuttel, eine aus dem Holländischen entlehnte Benennung einer Art einschaliger, rund gewundener und in viele Kammern getheilter, auch mit einer Nervenröhre versehener Seeschnecken, welche auch Schiffmuschel, Segler, Lat. Nautili, genannt werden, s. Nautilus, Th. 101. S. 669 u. f.

Schiffküttelsteine, s. unter Stein.

Schiffladung, ein Wort von doppelter Bedeutung, welches erstlich die Lastigkeit eines Schiffes oder den tragbaren Zustand desselben bezeichnet, und zweitens dasjenige, was darin gestauet wird, als Waaren ꝛc., s. den Artikel Ayche, Th. 142, und unter Schiffbaukunst, Th. 143. Besteht nun die Schiffladung, in der letzten Bedeutung genommen, in Kaufmannswaaren, so wird solche Schiffsladung insbesodere Cargason genannt, s. diesen Artikel, Th. 7, S. 665., und Ladung Th. 58.

Schifflände, derjenige Ort, wo die Schiffe sicher

und bequem anlanden können, am häufigsten in der Wasserfahrt auf Flüssen.

Schifflast, ein gewisses körperliches Maaß, den inneren körperlichen Raum des Schiffes zu bestimmen, welches zwei Tonnen hält, s. Schiffladung.

Schifflaterne, Schiffleuchte, s. oben, und Th. 143, S. 158.

Schifflavette und Schifflavetten-Stände, s. unter Kanone.

Schifflazaret, s. Th. 51, S. 216.

Schiffleim, s. Spalm.

Schifflein, Schiffchen, das Diminutivum von Schiff, also ein kleines Schiff, ein Boot, Nachen ꝛc. Auch eine Art Tellmuschel, nämlich das elfenbeinerne Schiffchen; s. unter Tellmuschel.

Schiffleinwindel, s. unter Windel.

Schiffleiter, auf Kriegsschiffen, s. Th. 52, S. 672.

Schiffleuchte, s. Schifflaterne.

Schiffleute, s. Schiffmannschaft.

Schifflohn, der Lohn, den die Schiffmannschaft erhält, ist nach den Schifffahrt treibenden Nationen sehr verschieden. So z. B. hat auf Holländischen Schiffen der erste Kapitain jährlich nur 600 oder gar nur 300 Gulden; s. auch unter Schiffkapitain, Th. 143, S. 450. Der zweite Kapitain monatlich 100 Gulden, der erste Lieutenant 60, und die übrigen 30 Gulden. Die Deckofficiere haben verschiedene Besoldungen von 30 bis 18 Gulden herab. Die Kadetten wurden auf den Holländischen Schiffen zu Ende des verwichenen Jahrhunderts in zwei Klassen getheilt, von welchen die ersten monatlich 16, die andern 15 Gulden hatten. Befahrene Matrosen haben 15, andere 12 Gulden; die Soldaten eben so viel;

die Schiffsjungen 6 bis 8 Gulden. Dazu muß bei allen Nationen die Kost gerechnet werden, welche über die Besoldung hinaus gereicht wird; dann auch die Prisengelder, welche mehr oder weniger eintragen, und nach verschiedenen Landesgesetzen vertheilt werden. Ein Theil erhält der Admiral der Flotte, ein Theil das Schiff der Flotte, das die Prise gemacht hat; ein Theil die übrigen Schiffe der Flotte, wo dann jeder nach seinem Range einen bestimmten Antheil erhält. Außerdem wird auch ein gewisser Theil für diese oder jene Landeskasse, und auch ein Theil für die Armen bestimmt. Alle diese Theile sind sehr ungleich und in jedem Lande verschieden. Die Amerikaner sollen ihre Seeleute am besten bezahlen, und ein befahrener Matrose monatlich bis 30 Dollars, weniger befahrene 25, und unbefahrene 20 Dollars erhalten; auch soll die mehr oder weniger entfernte Bestimmung darauf Einfluß haben.

Schiffmaaß, s. Schiffschuh.

Schiffmann, Seemann, lat. Navicularius, Naviculator, Navigator; Fr. Marinier; Ital. Marinajo, Marinaro oder Marino; Holl. Scheepeling, Vaarend Man, Vaarend-Gesel, Zeeman; derjenige, welcher das Schiff regiert, und welcher jetzt am häufigsten der Steuermann genannt wird. Der Unterhauptmann glaubte dem Schiffsmann. Apost. 27, 11. Auch eine Benennung desjenigen, der zur See fährt, und auf dem Schiffe die Arbeit mit verrichtet. S. auch Steuermann.

Schiffmannschaft, Schiffsmannschaft, diejenigen Personen, welche zur Regierung und Führung eines Schiffes gehören, ohne Unterschied ihres Ranges. Die Mannschaft einer Flotte besteht überhaupt in Oberofficieren, Deckofficier

ren und Gemeinen. Jede diese Klasse hat aber ihre besondere Unterabtheilungen. Die Officiere werden in Flaggenofficiere, Officiere zur See oder eigentliche Schiffsofficiere, und in Officiere der Mariniers oder Truppen unterschieden; s. Schiffs-Officier. Deckofficiere sind die Unterofficiere auf den Schiffen; es giebt zwar nicht mancherlei Grade unter denselben; allein ihre Anzahl wächst theils durch die Zugabe von Gehülfen, welche man Maaten nennt, theils durch einige Handwerker, welche als Deckofficiere gelten, weil sie ebenfalls Gehülfen haben, die unter ihren Befehlen und ihrer Aufsicht stehen. Der Schiffer, s. Th. 143, ist der erste und wichtigste Deckofficier auf Kriegsschiffen, welcher auf den Lieutenant folgt, und über Alles, was zum Dienst des Schiffes, zu seiner Zu- und Ausrüstung gehört, die Aufsicht, und alle Schiffsgeräthe in Verwahrung hat, worüber er dem Kapitain Rechnung ablegt. Wenn über die Fahrt und Erhaltung des Schiffes bei Gefahr, oder andern dringenden Umständen Schiffsrath gehalten wird, so wohnt er demselben eben so wohl bei, als die Schiffslieutenants, von dem doch die Officiere der Truppen und die Seekadetten ausgeschlossen sind. Die Schiffer sind versuchte, thätige Leute, die vom Schiffsjungen aufgedient und viele Erfahrung, vorzüglich in der Anordnung des Schiffsdienstes, in der Zurüstung der Schiffe, in der Ersetzung der mangelnden Theile, und in Aushülfe bei großen Gefahren, haben. Sie werden selten Oberofficiere, haben auch kein Verlangen darnach, weil sie in ihrem Stande schon eine große Achtung genießen; denn auf den Schiffen wird der Mann mehr, als irgendwo, nach seinen guten Eigenschaften geschätzt. Der zweite Schiffer ist mehr als bloßer Gehülfe; er

geht in seinem beschwerlichen Dienste jenem überall an die Hand, und ist diesem für Alles verantwortlich, was er ihm überläßt oder aufträgt. Im Treffen hat er seine Stelle auf dem Back. — Der Ober-Steuermann hat zuweilen, doch selten, den Rang eines Lieutenants, und wird auch wohl wirklich zum Lieutenant befördert. Ihm liegt vorzüglich die Besteuerung oder die Lenkung des Schiffes ob, folglich muß er theoretische und praktische Kenntniß von der Steuermannskunst besitzen, indem er solche täglich anzuwenden, und den Adelburschen darin Unterricht zu ertheilen hat. Er stellt den Kurs nach der vom Kapitain bestimmten Richtung, und führt ein Journal. Unter seiner Aufsicht steht Alles, was das Steuer betrifft, und alle Instrumente, womit Beobachtungen angestellt werden, als: die Kompasse, Sextanten, Quadranten und andere astronomische Werkzeuge, Stundengläser, Loggläser, Logleinen, Logbrettchen, Logtafeln, Senkbley, nebst Lothleinen, Fernröhre und was dergleichen mehr ist. Er gebraucht solche selbst oder läßt sie unter seiner Aufsicht gebrauchen. Sein Posten ist bei dem Nachthause und Steuerrade. Er hat drei Gehülfen, welche mit ihm denselben Dienst thun, außer daß ihnen keine von den obigen Instrumenten in Verwahrung gegeben sind; auch müssen sie eben so viele Kenntnisse, als jener besitzen. — Der Bootsmann, s. Th. 6, S. 208. Es gehört dazu ein kundiger und erfahrener Seemann, er folgt unmittelbar auf den vorhergehenden; er hat besonders über die Anker und Ankertaue, und das Takelwerk die Aufsicht, unter welcher das Blockwerk angeordnet, die Segel losgemacht, gereft, regiert und festgebunden, auch die Spille gedreht, Güter aus- und eingeladen, und dergleichen Schiffsarbei-

ten mehr verrichtet werden. Er hat vorzüglich den großen Mast und was denselben betrifft, zu besorgen; seine Gehülfen werden Bootsmannsmaaten genannt; sie gehen ihm in allem an die Hand, und der Erste unter ihnen hat den Besaanmast und was davon abhängt zu besorgen. Der Schiemann, s. Th. 142, S. 501, folgt unmittelbar auf den Bootsmann und hat mit demselben ähnliche Dienste zu verrichten; jedoch ist ihm der Fockmast nebst Zubehör besonders zur Besorgung angewiesen. Er hat die Schiemannsmaaten zu Gehülfen, welche auf die Bootsmannsmaaten folgen. Dem ersten derselben ist die Aufsicht und Besorgung des Bugspriets besonders anvertraut, das Wort schiemannen bedeutet die Zurüstung, vorzüglich aber das Segelwerk ausbessern. — Der Bottelier, s. Th. 6, S. 253, hat die Aufsicht auf die Lebensmittel, giebt solche dem Koch zur Zubereitung, oder theilt sie auch selbst unter die Schiffsmannschaft aus, und muß täglich von Allem, was er ausgiebt, Raport machen, und genaue Rechnung halten. — Quartiermeister, s. Th. 119, S. 283, giebt es nach der Größe des Schiffes 4 bis 6; der Erste folgt im Range auf die Schiemannsmaaten, und die Andern folgen ihm nach der Zeit ihrer Ernennung. Sie kommandiren gewöhnlich die Schaluppen und haben die dazu gehörigen Ruderer unter ihrem besondern Befehle. Ihr Name kömmt daher, daß sie das Schiffsvolk zur Wache, welche auch das Quartier genannt wird, rufen; sie haben auch die Aufsicht auf besondere Stängen, Raaen und Segeln, wie auch bei mehreren Schiffsarbeiten.

Außer den eigentlichen Deckofficieren befinden sich an Bord mehrere Beamten, die ihre besondere Verrichtungen, aber nicht wie jene eigene

Autorität, jedoch den Rang eines Deckofficiers haben, es sind folgende: Der Schreiber oder zweite Sekretair; er ist der Gehülfe des Erstern; auf einem Linienschiffe giebt es deren zwei oder drei, welche die verschiedenen Verordnungen, Befehle, Listen, Verzeichnisse, Rollen und Rechnungen ausfertigen, und in die Bücher eintragen. — Der zweite Wundarzt, s. Th. 143, S. 456. — Der Schiffsgeistliche, s. diesen Artikel. — Der Hofmeister hat die Besorgung Alles dessen, was die Kajüte anbetrifft, der Tafel, der Mobilien und Vorräthe des Kellers auf sich, und mehrere Effecten in Verwahrung; auch wird ihm ein Gehülfe zugegeben. — Der Profos, s. Th. 117, S. 710, hat hier dieselben Pflichten der Profosen bei den Landtruppen. Er legt die Arrestanten in Fesseln, und vollzieht, in Ermangelung des Scharfrichters, diejenigen Strafen, welche diesem zu Lande aufgetragen sind. Er kündiget des Abends an, daß die Wache bestellt sei, und jedermann das Licht zu löschen und zu Bette zu gehen habe. Wenn Ueberall! gerufen wird, bleibt er zuletzt unten, und wen er zu spät außer Bette, oder in den untern Abtheilungen antrifft, den belegt er, durch Berührung mit einem Stabe, mit einer Geldbuße, an welcher er einen Antheil hat, welche dem Berührten auf Rechnung, dem Profosen aber zu gut geschrieben wird. Während des Gefechts bleibt er unten bei den Pumpen, wenigstens geschieht es so auf Holländischen Schiffen.

Die nachfolgenden Handwerker haben nach der Größe des Schiffes mehr oder weniger Gehülfen, und können gegen diese als Unterofficiere, oder wie Meister und Gesellen angesehen werden; sie erhalten auch höheren Sold, als ihre Gehülfen, und diese einen höheren, als die Matro-

sen. Der Schiffzimmermann. Er ist ein nothwendiger Handwerker, der mehrere Maaten oder Gehülfen hält, um das Beschädigte sogleich wieder herzustellen. Er hat allen Holzvorrath unter seiner Bewahrung und Aufsicht. — Der Schmid ist gewöhnlich ein Schlosser, und hat die Gewehre auszubessern und überhaupt das Eisenwerk zu besorgen. — Der Segelmacher hat nicht nur im Nothfall die Segel auszubessern oder zu verändern oder auch neue zu verfertigen, sondern auch die Aufsicht über alles dahin Einschlagende. Ferner hat er, so wie die beiden vorhergehenden, über die ihrer Verwahrung anvertrauten Vorräthe an Holz, Eisen und Segeln, Rechnung an den Schiffer abzulegen. — Die Köche. Es giebt zweierlei, der Kajütenkoch und die Schiffsköche. Der Erstere kocht nur für die Officiere, und giebt sich mit nichts weiterm ab; die Schiffsköche müssen sich dagegen nach dem Schiffsdienste richten. Sie dürfen keine Speisen austheilen, ehe sie nicht dazu vom wachhabenden Officiere Befehl erhalten haben. Der erste Koch macht einen Raport, ob und wie viele Speisen übrig geblieben sind, damit man sich wegen der Menge darnach richten kann. — Der Böttcher ist auf großen Schiffen durchaus nöthig, weil der größte Theil der Lebensmittel in Fässern aufbewahrt wird, und auf den Schiffen auch noch andere Gefäße dieser Art nothwendig sind; er muß daher neue verfertigen oder alte ausbessern, und in gutem Stande erhalten. Die übrige Schiffsmannschaft besteht überhaupt aus Matrosen und Soldaten. Was die Matrosen anbetrifft, so ist ihrer schon oben, unter Schiffknecht, erwähnt worden. Bei der Bemannung des Schiffes mit Soldaten, befolgt man, so wie in allen übrigen Theilen, gewisse Grundsätze, nach

welchen sowohl die Stärke, als die Eintheilung der Mannschaft bestimmt wird. Die Größe und die Bestimmung der Schiffe dient dabei zur Grundlage; denn ein Kriegsschiff von 74 Kanonen erfordert mehr Leute zu seiner Bewegung und vertheidigung, als eine Fregatte von 40 Kanonen; denn ihre Bestimmung ist die nämliche, folglich entscheidet nur die Größe; ist jene aber verschieden, so hat diese verhältnißmäßig weniger Einfluß. Ein einmastiger Kutter von 20 achtpfündigen Kanonen hat 150 Mann an Bord, da hingegen ein dreimastiges Handelsschiff deren selten mehr als 50, folglich nur den dritten Theil zählt; denn die Mannszahl dieses Letzteren soll, aus ökonomischen Gründen, die kleinstmöglichste sein, und blos zur Regierung des Schiffes hinreichen. Auf Kriegsschiffen muß hingegen die Besatzung stark genug sein, das Schiff zu regieren, ohne dem Gefechte Leute zu entziehen, und zu streiten, ohne die Leitung des Fahrzeuges zu vernachläßigen, indem Letztere sehr viel zum Vortheil des Ersteren beiträgt. In England hat man eigentliche Seesoldaten, die zum Dienst auf den Kriegsschiffen bestimmt sind; sie machen ein Corps aus, das, in Kompagnien getheilt, seine eigenen Officiere und Unterofficiere hat, und nach Erforderniß auf die Flotte vertheilt wird. In andern Ländern nimmt man Landtruppen zum Militairdienst auf der Flotte, woher die ehemaligen Französischen Infanterie Regimenter la Marine, Royal des Vaisseaux und Royal la Marine wahrscheinlich ihren Namen erhalten haben. In Holland geschah dieses, wenigstens vor der Revolution, nicht; denn selbst die zwei Regimenter Mariniers waren nicht sowohl zum Dienste auf der Flotte, als zu dem in den Kolonien bestimmt.

Bei der Bemannung des Schiffes warb man durch allerlei bekannte Mittel eben sowohl Soldaten, als Matrosen, und gewöhnlich ließ man den Leuten die Wahl fürs eine oder andere. Die Zahl der Soldaten macht das Drittel, zuweilen auch wohl ein Viertel der Schiffsmannschaft, und bildet ein oder zwei Kompagnien. Der Chef der Truppen ist wirklicher Officier und hat den Titel: Lieutenant de Marine, um ihn von dem Lieutenant zur See zu unterscheiden. Er hat die Leitung und Anordnung Alles dessen, was den Militairdienst anbetrifft. Bei einem Seetreffen ist sein Posten auf dem Halbdeck. Ein zweiter Officier ist selten bei der Kompagnie, sie wird unter ihm durch Wachtmeister und Korporale befehligt, deren im Verhältniß der Stärke mehr oder weniger sind; gewöhnlich zählt man auf 10 Soldaten 1 Korporal, und auf 4 Korporale 1 Wachtmeister.

Zum Maaßstabe der Bemannung auf einem Kriegsschiffe dienen die Kanonen, wo die Größe desselben gewöhnlich nach der Anzahl der Kanonen bestimmt wird. In Frankreich, wo die Schiffe am stärksten bemannt werden, rechnet man 10 Mann auf jede Kanone, ohne die Officiere, so würde dies für ein Schiff von 74 Kanonen wenigstens 750 Mann betragen. Die Britten und Holländer rechnen hingegen auf eine 36pfündige Kanone 14 Mann; auf eine 24pfündige 11 Mann; auf einen 18pfünder 9 Mann; auf einen 12pfünder 8 Mann; auf einen 8pfünder 7 Mann; auf eine 6pfündige Kanone 5 Mann; auf eine 4pfündige 3 Mann; und wenn diese Berechnung keine runde Zahl herausbringt, so wird solche gewöhnlich bis auf das nähere Funfzig oder Hundert gesetzt. Diesem nach erfordern 28 vierundzwanzig-

pfündige Kanonen 308 Mann; 28 achtzehnpfündige 252 Mann; 12 Sechspfünder 60 und 6 Vierpfünder 18, in allem 638 Mann, so daß die Besatzung eines Englischen oder Holländischen Kriegsschiffes von 74 Kanonen, mit Inbegriff der Officiere, nur auf 650 Mann sich beliefe, was jedoch völlig hinreichen soll, weil zu viel Leute zu nichts dienen und nur bei Seereisen die Lebensmittel vermindern, und bei Seegefechten den Verlust vermehren. — Die Schiffsjungen, s. oben, S. 307.

Die verschiedenen Verrichtungen des Dienstes, so wie überhaupt die Ordnung, machen eine gehörige Eintheilung der Schiffsmannschaft nothwendig, theils damit auf Kriegsschiffen die einen nicht mehr, als die andern beschwert, oder zu Verrichtungen gemißbraucht werden, deren sie nicht gewachsen sind, theils auch damit die Aufsicht leichter und wirksamer sei. Von einer jeden besondern Eintheilung werden schriftliche Verzeichnisse oder Rollen gehalten, welche darin übereinkommen, daß jeder Deckofficier, Matrose und Marinier, welcher zu der Abtheilung gehört, mit Tauf- und Geschlechtsnamen, mit der Benennung seines Ranges, mit der Nummer der Stammliste und des Backs, und mit der Seitenzahl des Hauptbuchs eingetragen ist. Der Sekretair und sein Schreiber halten nicht nur ein Buch, worin eine Abschrift von jedem Verzeichnisse enthalten ist, sondern fertigen für jeden Officier, Deckofficier, Backmeister ꝛc., die Namensverzeichnisse der unmittelbar unter ihnen stehenden Mannschaft aus, und zwar in jeder Beziehung besonders, so daß sie jeden Augenblick im Stande sind, anzuzeigen, ob jemand und wer fehlt, und um über die unterhabende Mannschaft Auskunft zu geben. Die erste und einfachste

Abtheilung ist die in Quartiere, welche nach der Seite des Schiffs, an welcher die dazu gehörigen Leute ihre Wohnstellen haben, Steuerbordsquartier und Backbordsquartier zuweilen auch Wachen genannt werden, weil nach denselben die Wache besetzt wird. Der erste Lieutenant ist bei keinem Quartiere angestellt; der zweite, vierte und alle folgende Lieutenants von gerader Zahl stehen bei dem Steuerbordsquartiere, der dritte, fünfte und alle übrigen von ungerader Nummer gehören zum Backbordsquartiere. So viele Lieutenants bei einem Quartiere stehen, aus eben so vielen Unterabtheilungen besteht dasselbe, von diesen hat jeder ein Namensverzeichniß der unter seinem besonderen Befehle und Aufsicht stehenden Leute nach der Nummer der Backen, die vom Hintertheil des Schiffs nach vorn gezählt werden. Die Kadetten, die Deckofficiere von jedem Range, die Handwerker, die Matrosen von jeder Klasse, und die Mariniers, werden zur Hälfte in beiden Quartieren vertheilt, damit Anzahl und Gehalt von beiden völlig gleich und jedes für sich gleich dienstfähig sei. — Was die Backen anbetrifft, so wird darauf gesehen, daß an jedem Back immer 5 befahrene und 5 unbefahrene Matrosen befindlich seyen, wenigstens werden sie nach dem Verhältniß, wie die Geübteren zu den Unkundigen stehen, so gleichmäßig, als möglich, vertheilt, damit diese von jenen auf den Wachen und bei allen Schiffsarbeiten, welche sie jederzeit zusammen thun, lernen können. Die Kisten der zehn Leute eines Backes sind dicht bei einander, und alle sind über Bord so geordnet, daß sie den kleinmöglichsten Platz einnehmen. Die Form und Größe aller Kisten müssen völlig gleich seyn, um

beim Schlachtverbande zur bequemen Unterlage der Betten, und beim Speisen zum Tisch und zum Sitzen dienen zu können. Ueber denselben sind an den Deckbalken Latten genagelt, wo die Hängmatten, deren Stelle unveränderlich bestimmt ist, angehängt werden. So folgen die Backen nach ihren Nummern mit ihren Kisten und Hängmatten aufeinander, ohne durch Zwischenwände abgeschieden zu seyn. Die Kleidungsstücke, das Bettzeug ꝛc. eines jeden Backsgenossen wird nicht nur mit dem Anfangsbuchstaben seines Namens und seiner Nummer nach der Stammliste, sondern auch mit der Nummer des Backs bezeichnet, so daß diese oben, jene unten, und der Name zwischen beiden steht. Der Backmeister hat ein Verzeichniß seiner Backsangehörigen, und noch ein anderes von den Effecten eines jeden derselben. Die Officiere haben ähnliche Verzeichnisse von den Leuten und Effecten aller unter ihrer besonderen Aufsicht stehenden Backen, und lassen solche wöchentlich zweimal durch den Backmeister in ihrer Gegenwart untersuchen, theils um die Reinlichkeit zu befördern, theils dem Entwenden oder Verkaufen jener Effecten vorzubeugen, welches im Entdeckungsfall sehr strenge bestraft wird. Manchen wird dies unbegreiflich scheinen, allein Thellung von Courtlary versichert dies. Er sagt:

„Die Deckofficiere und Ruderer der Schaluppen, welche Gelegenheit haben täglich ans Land zu gehen, benutzen dies, um unerlaubten Gewinn zu ziehen, indem sie kaum den vierten oder dritten Theil des Werthes dafür bezahlen. Ein Matrose soll vorschriftsmäßig besitzen: eine Hängematte mit Kissen, Decke und Matratze; eine Kiste, wozu er den Schlüssel hat, mit sol-

genden Effecten: 2 weiße und 2 blau gestreifte Hemden; 2 kurze Jacken; 2 Paar lange Beinkleider; 2 bunte Halstücher; 2 Schnupftücher: 2 Paar Strümpfe; 2 Paar Schuhe; 1 runder Hut und 2 Mützen; ein Messer nebst Scheide. Daneben ist ihm erlaubt anzuschaffen, wenn ers nämlich erkaufen und seine Kiste es zu enthalten vermag: 1 Schanslooper; eine Uhr; eine beschlagene Tabackspfeife; eine gute Jacke und Kamisol; seidene Halstücher; silberne Schnallen, und ein Kastorhut; der Marinier hat alles das Nothwendige nur einfach, was ihm aber durch seine Uniform ersetzt wird."

Für jedes Manöver, als Wenden, Segel fest- und losmachen, Refen ꝛc., sind die Leute ein für allemal eingetheilt, und so viel als möglich darauf Bedacht genommen, daß sie unter ihren eigenen Backmeistern und unter den gleichen Deckofficieren stehen. Daher werden diesen und ihren Leuten einzelne Theile der Zurüstung angewiesen, welche sie ausschließlich zu besorgen haben. Von jeder dieser besondern Eintheilungen erhalten die Officiere die genauesten Namensverzeichnisse, die Deckofficiere dagegen nur die Listen derjenigen Mannschaften, die unter ihrem besonderen Befehle stehen. Ferner wird die Schiffsmannschaft nicht nur nach den Batterien und Divisionen, sondern auch nach den einzelnen Kanonen eingetheilt, so daß ein Stück immer durch die nämlichen, und so viel als möglich durch diejenigen Leute bedient wird, deren Back neben der Kanone befindlich ist. Kadetten und Matrosen, die nicht anderswo angestellt sind, und befahrene Matrosen, gewöhnlich Backmeister, haben den Befehl bei einer Kanone, und heißen in dieser Rücksicht Kommandeurs, und

jeder derselben hat eine Namenliste der dazu gehörigen Mannschaft. Die Officiere haben ein Verzeichniß der Namen der Kanonen, welche zu ihrer Division gehören, nach der Folge ihrer Nummern und den Namen der Leute, die solche bedienen. Vorzüglich wird eine Schlachtrolle, s. nebenstehende Tabelle, angefertiget, sobald die Mannschaft so weit geübt ist, daß man die Leute und ihre besonderen Fähigkeiten kennen, und denselben gemäß anstellen kann. Bei falschem Allarm, welcher zur Uebung recht oft wiederholt wird, wird diese Vertheilung nach der Schlachtrolle genau befolgt, so daß in kurzer Zeit ein Jeder genau weiß, wo seine Stelle und was seines besondern Auftrags ist. Der Schiffskapitain hat von allen vorerwähnten Verzeichnissen eine Hauptrolle, welche die Eintheilung der Schiffsmannschaft sowohl im Allgemeinen, als im Besondern in jeder Beziehung darstellt, und eine deutliche und genaue Uebersicht des Ganzen gewährt.

Was die Mannszucht auf den Kriegsschiffen anbetrifft, so entwirft hiervon der oben erwähnte Schriftsteller ein sehr lebhaftes Bild. Ich folge demselben in der Beschreibung. Die Rauhigkeit und Unbeständigkeit des Meeres, und die daraus entstehenden höchst verschiedenen Lagen, macht die Seeleute rauh und wankelmüthig; die öfteren Anstrengungen und die unerläßliche Geschwindigkeit bei den Schiffsarbeiten, machen sie zufahrend und heftig; die Gefahren, in denen sie unausgesetzt schweben, und die Entbehrung der Bequemlichkeiten und Genüsse des Lebens machen sie finster, mißmüthig und reizbar, und das enge und fortwährende Beieinandersein so vieler Menschen veranlaßt nothwendig, daß die Schwächen und Blößen eines jeden Vorgesetzten und Gefährten bekannt werden,

und daher auch kein Vergehen unbekannt bleiben kann. Die Mannszucht muß folglich so strenge und durchgreifend sein, daß sie die Ausbrüche der heftigen Leidenschaften so roher Menschen, aus denen die schrecklichsten Folgen entstehen müßten, zu hemmen vermöge. Kein Vergehen darf ungeahndet bleiben, und dem geringsten Vergehen muß die verdiente Strafe auf dem Fuße folgen, wenn nicht die Strafloſigkeit des Einen den Uebrigen in ähnlichen Fällen zur Rechtfertigung dienen, und eine unherstellbare Unordnung einreißen soll. Die Strafen, welche auf den Kriegsschiffen in gesetzmäßiger Uebung sind, tragen noch mehr das Gepräge der ausgesuchtesten Grausamkeit, als bei den Landtruppen, diese größere Strenge ist aber unentbehrlich. Selbst der Britte fühlt diese Nothwendigkeit, und erträgt auf dem Meere die so harte Disciplin, welche ihn auf dem Lande nicht zu bändigen vermag. In der Bestrafung der Matrosen und Seesoldaten herrscht ein bedeutender Unterschied. Bei den Soldaten sind die bei den Landtruppen üblichen militairischen Strafen eingeführt. Beim Gassenlaufen bedient man sich der Gewehrrieme statt der Spiesruthen, welche selten zu haben wären. Für die Matrosen sind eigene Strafen vorgeschrieben. Auf den Englischen Kriegsschiffen werden dieselben gewöhnlich mit der neunriemigen Peitsche — Cat of nine tails — welche sehr schmerzhaft ist, bestraft. Was die höhern Strafen, Kriminalstrafen, anbetrifft, so sind sie denen auf den Flotten anderer Nationen ganz gleich. Jeder Deckofficier ist auf den Holländischen Kriegsschiffen mit einem zolldicken und ellenlangen Tauende versehen, womit er sowohl die Saumseligen zur Thätigkeit antreibt, als die Fehlenden zurechtweiset; allein eine Strafe anbefehlen

und vollziehen hängt von den Officieren und in bedeutenden Fällen vom Kapitain ab. Die Quartiermeister vollziehen am gewöhnlichsten, doch auch andere Deckofficiere, die bestimmte Strafe durch eine geringere oder größere Anzahl Schläge, wobei der Schuldige an den Kreuzhölzern auf dem Halbdeck festgebunden wird. Nach Thellung von Courtlary hat der Admiral von Kingsbergen, um die Ehrliebe nicht gleich zu kränken, sondern vielmehr anzuspornen, Strafen anderer Art eingeführt. Der Schuldige mußte an einem abgesonderten Back essen, der Nr. Null hieß, weil er keine Nummer hatte; ferner mußte er die mühsamsten und unansehnlichsten Schiffsarbeiten verrichten ꝛc., das eine und andere dauerte, je nach dem Vergehen, eine kürzere oder längere Zeit. Eine höhere Strafe war zu Wasser und Brod in Fesseln gelegt zu werden, wozu kein bestimmter Ort war, bald an diese oder jene Kanone; bald auf dem Obern- bald auf dem Zwischendeck; doch gewöhnlich da, wo schon eine Schildwache in der Nähe stand, um zu verhüten, daß der Arrestant keine andere Speise und besonders keinen Branntwein erhalte. Höhere Strafen wurden durch Kriegesräthe, welche nach dem Range des zu Bestrafenden, entweder aus sechs Kapitains, unter dem Vorsitz eines Flaggenofficiers, oder wenn nur eins oder wenige Schiffe zugegen sind, aus sechs Officieren und Deckofficieren, unter dem Vorsitze des Kapitains, zusammengesetzt waren, und deren Aussprüche, auf der Rheede, der Bestätigung des damaligen Prinzen von Oranien, als Admiral-General, bedurften. In offener See, oder auf Rheeden fremder Staaten urtheilt der Kriegsrath hingegen nicht nur ohne fernere Sanktion ab, sondern die Gewalt eines jeden Kapitains, der ein

Schiff kommandirt, ist sehr ausgedehnt, und wenn er allein, das ist, nicht in einer Flotte oder Geschwader fährt, so ist sie beinahe unumschränkt; die Gesetze und Kriegsartikel dienen jedoch zur Richtschnur. Die durch den Kriegsrath verhängten Strafen für die Officiere und Kadetten bestehen in Arrest, Kassation und Todtschießen, und für die übrige Mannschaft, ausser den vorerwähnten, den Verbrecher von der Raa fallen zu lassen, zu Kielholen, auszusetzen, zu erschießen, zu hängen, oder zu enthaupten. Die erste Strafe besteht darin, daß man den Schuldigen sitzend auf eine Planke und die Hände auf dem Rücken oder über dem Kopfe festbindet; die Planke selbst ist an die Noktakel der großen Raa befestiget, deren Läufer auf dem Halbdeck angeholt und so mit der Delinquent in die Höhe gezogen wird, und auf den Ruf Los! fällt er desto schneller und tiefer, da ihm Kanonenkugeln an die Füße gebunden werden, jedoch wird er ohne Aufenthalt aus dem Wasser gezogen, und der Fall noch zweimal wiederholt. — Beim Kielholen wird dem Verbrecher ein Tau um den Leib gebunden, welches unter dem Kiel des Schiffes hindurch führt und an beiden Noktakeln der großen Raa befestiget wird. An jeder Seite des Schiffes liegt eine mit Mannschaft besetzte Schaluppe. Man zieht auf der Steuerbordsseite das Noktakel an, läßt den Verbrecher, der mit Steinen oder Kugeln belastet ist, ins Wasser sinken, und wenn er tief genug ist, um nicht an den Kiel zu stoßen, wird das Takel an Backbordsseite angezogen und an der entgegenstehenden Seite nachgelassen, bis er wieder zum Vorschein kommt, wo man ihn in die Schaluppe nimmt, jedoch wieder hinauswälzt, und

das Kielholen noch zweimal wiederholt. Soll er daran sterben, so wartet man nicht, bis er tief genug sinkt, sondern hält auf der andern Seite sogleich an, so daß er am Kiele den Kopf zerstößt. — Das Todtschießen geschieht auf dem Back an Steuerbordsseite durch die Mariniers, wie bei den Truppen zu Lande. — Das Enthaupten an derselben Stelle durch den Profosen, welcher auch das Aufhängen an der Nok der großen Raa vollzieht. Dergleichen Hinrichtungen geschehen aber höchst selten, und verhältnißmäßig weit seltener, als zu Lande, weil durch die große Mannszucht und Ordnung den Verbrechen vorgebeugt wird. Ein zum Tode verurtheilter Verbrecher erhält Milderung der Strafe indem man ihn mit wenigen Lebensmitteln, einem Schießgewehr, ein Pfund Pulver, nebst Kugeln und Schroot, und aus besonderer Gnade mit seinen Effecten und einigem Geräthe an eine wüste, unbewohnte Küste setzt und seinem Schicksale überläßt. Dieses Schicksal hatte der Schottländer Alexander Selkirk, der wegen Uneinigkeit von seinem Schiffskapitain auf die Insel Juan Fernandez ausgesetzt ward, 5 Jahre daselbst verlebte, und im Jahre 1711 durch Wood Rogers nach England zurückgebracht ward. Der noch jetzt berühmte Roman Robinson Crusoe, welcher die Kinderwelt so vorzüglich ergötzt, wie er ehemals die erwachsene ergötzte, wurde zuerst von Defoes, nach Selkirks Angaben, bearbeitet, späterhin von mehreren Andern mit Zusätzen ꝛc.

Schiffmiether, s. Schiffsmiether.

Schiffmörser, Mörser, welche auf Schiffen gebraucht werden; sie weichen von denen, die man zu Lande gebraucht, nicht ab.

Schiffmühle, eine auf einem platten Schiffe erbauete Wassermühle auf einem Flusse; s. unter Mühle, Th. 95, S. 439.

Schiffmüller, der Eigenthümer oder Vorgesetzte einer Schiffmühle.

Schiffmumme, eine Art Bier in Braunschweig, davon die beste Art diesen Namen führt, weil es sich zu Schiffe verfahren läßt; s. den Art. Mumme, Th. 96, S. 691.

Schiffmünze, eine Münze, worauf ein Schiff geprägt worden. Es sind größtentheils Gedächtnißmünzen. Man hat auch dergleichen Medaillen.

Schiffmuschel, Schiffchen, auch Kahn, gelber Kahn genannt, Patella Compressa, eine Art Patelle, s. Th. 108, S. 117. Das buntgemalte Schiffchen, die durchsichtige Patelle, gehört auch zu dieser Muschelart.

Schiffmusik, auf den Kriegsschiffen der alten Griechen, s. Th. 50, S. 297 u. f.

Schiffmütze, Fr. Tape de Bord, oder Tap à bord, Holl. Tapbor, eine Art Englischer Mützen, deren man sich auf der See bedient, und davon man den Rand bei stürmischem Wetter auf die Schulter herunterzieht. Diese Mütze hat ihren Namen daher, weil sie zwei spitzige Schnäbel an der Seite hat. Eine Schiffermütze ist dagegen eine Mütze, wie die Schiffer sie tragen. — Das Schiffermützchen ist eine Art Muschel mit gezähneltem oder ausgezacktem Rande und neunzehn erhabenen Rippen, welche scharfe Schuppen haben; sie gehört zu den Patellen.

Schiffnobel, Heinrichsnobel, Henrichnobel, Henricianus; Fr. Noble Henri, eine ehemalige goldene, auch silberne Englische Münze in der Größe eines Thalers, welche ihren Namen daher hat, weil auf einer Seite des Gepräges ein Schiff

ohne Rose, zum Unterschiede der Rosenobel, steht. Der goldene Schiffnobel hält nach Krusen, 22 Karat 10 Gran fein, das Stück wiegt 137 Holländische As, oder 1846 Kölln. Richtpf. und ist im Passierpist. zu 51/2 Rthlr. werth, 5 Rthlr. 15 Gr. 3 Pf.; s. auch unter Münze und Münzwissenschaft, Th. 97, S. 255.

Schiffofficier, Schiffofficiere, die Officiere auf einem Schiffe, vom Admiral bis zum Kadetten, wozu auch die Ober-Beamten gehören: als der Ober-Konstabel, der erste Sekretair, und der Doctor. Die Eintheilung der Officiere, s. unter Schiffmannschaft, oben S. 312. Die Flaggenofficiere sind bei der Flotte, das, was die Generale bei der Landarmee sind, und werden Admirale genannt. Die Benennung Flaggenofficiere ist von der Flagge hergeleitet, welche die Admirale ausschließlich am Top der Masten führen, und dadurch ihren Rang kenntlich machen. Die Reichsadmirale, Großadmirale, Generaladmirale haben ihre besonderen Flaggen. Die Admirale bei der Flotte hingegen führen bloß die gewöhnliche Flagge. Sowohl Röding's Wörterbuch der Marine, als andere darin zum Theil angezeigte Werke enthalten historische Notizen über die Admiralswürde, deren Anführungen hier zu weit führen würden, es ist daher hier nur nöthig, diejenigen Admirale anzuführen, welche wirklich bei der Flotte dienen. — Ein Admiral hat gewöhnlich den Rang eines Generals der Landarmee und führt den Oberbefehl über eine Flotte. Er führt eine Flagge am Top des großen Mastes. — Der Viceadmiral hat den Rang eines Generallieutenants, und läßt seine Rangflagge vom Top des Fockmastes wehen. Er führt nach Umständen den Oberbefehl über eine Flotte, oder bloß

über eine Abtheilung derselben. — Der Kontreadmiral hat den Rang eines Generalmajors; die vom Top des Besaansmastes wallende Flagge bezeichnet seinen Rang. Er ist gleichfalls nach Umständen Befehlshaber einer Division der Flotte, oder einer Unterabtheilung, oder eines abgesandten Geschwaders, daher er in Frankreich Chef d'Escadre genannt wird, was wenigstens der Sache angemessener ist, als der in Holland und im Norden so seltsamen Titel Schout by Nacht, Schulze bei Nacht, welches, wie Röding mit Recht glaubt, von der Pflicht herrührte, vorzüglich bei Nacht über die Flotte zu wachen; da aber dieser besonderer Dienst längst aufgehört hat, so ist es wohl Thorheit diese Benennung beizubehalten. — Der Kommandeur, in England Kommodore genannt, ist ein Schiffkapitain, der entweder eine Abtheilung der Flotte, oder ein abgesandtes Geschwader kommandirt. Seine Auszeichnung ist in England ein rother Wimpel, und bei andern Flotten ein Stander, der am Top des großen Mastes ein flatterndes Spiel der Winde ist. In Holland haben die zwölf ältesten Kapitains der Flotte den Rang eines Obersten, und die übrigen den eines Oberstlieutenants der Landtruppen. Der Flaggenkapitain kann wie ein Adjutant des Admirals angesehen werden. Er wird aus der Zahl der Kapitains der Flotte gewählt, und dient auf dem Admiralschiffe, um die Befehle des Oberbefehlshabers den übrigen Schiffen durch Signale mitzutheilen. Dieser Dienst giebt ihm jedoch keinen Rang über die älteren Kapitains, man wählt ihn im Gegentheil meistens aus den Jüngern, und sucht dazu einen thätigen und kundigen Mann aus. Man hat jedoch auch Beispiele, daß Admirale diesen Dienst versahen, so diente z. B. Lord

Keith im Jahre 1794 als Flaggenkapitain bei dem Admiral Lord Howe, nachdem er selbst vorher zum Contre-Admiral der weißen Flagge war ernannt worden. Nach Thellung von Courtlary gehört weder ein Kommandeur, noch ein Flaggenkapitain zu den Flaggen-Officieren; nur der Dienst, mit dem sie einstweilen beauftragt sind, bringt sie darunter, weil dieser nicht ein besonderes unter ihrem Befehle stehendes Schiff, sondern die ganze Flotte oder das Geschwader betrifft. Zu den Ober-Officieren gehört nun zuförderst der Schiffskapitain, s. Th. 143, S. 449. — Der zweite Kapitain kommandiert unter dem Oberbefehl des Ersteren das Schiff. — Die im Range auf die Schiffkapitains folgenden Officiere heißen Lieutenants zur See; sie befassen sich eigentlich mit der Seefahrtskunde. In einigen Seedienſten hat man Ober- und Unter-Lieutenants, in andern ist kein Unterschied, als der des Oberalters. Der Aelteste wird dann erster Lieutenant betitelt, und ersetzt in Abwesenheit den Schiffskapitain; ihn geht das Detail des Schiffes an und er sorgt, daß die Wachen gehörig bestellt werden. Bei einem Gefechte hat er die Aufsicht über das ganze Schiff, macht, daß ein jeder sich auf seinem Posten befindet, und giebt dem Kapitain von Allem, was vorfällt, Nachricht. Die übrigen Lieutenants haben der Reihe nach die Wache oder das Piket. Jene betrifft den inneren Dienst, dieses den äußern. Der Lieutenant, der das Piket hat, ersetzt jenen im Nothfall, er ist aber besonders beauftragt an Bord des Admiralschiffes oder sich sonst dahin zu begeben, wo es befohlen wird, als Wasserholen, fremde Schiffe visitiren ꝛc. In einer Schlacht hat jeder Lieutenant seinen bestimmten Posten, bei einer Abtheilung der Bat-

terie, über welche er den besonderen Befehl hat. Die Anzahl der Lieutenants ist nicht bestimmt, jedoch kann man für jedes ganze Kanonendeck zwei, und für die Batterien auf dem Halbdeck und Back für jede ein Lieutenant rechnen, gewöhnlich sind aber noch einige mehr. Der Oberkonstabel hat auf großen Schiffen zuweilen auch Lieutenantsrang, und dann bewohnt er auch eine Officiershütte, sonst aber die von ihm benannte Konstabelskammer. Er hat die Aufsicht über Alles, was zur Artillerie gehört, und in seiner Verwahrung liegt; er macht Raport vom Zustande derselben, vom Pulver, von den Kartuschen. Er übt die Schiffsmannschaft in der Behandlung des Geschützes. Bei einem Gefechte hat er nicht den Befehl bei den Batterien, sondern nachdem er und seine Gehülfen das Geschütz besichtiget, und solches mit Allem, was zu dessen Bedienung erforderlich ist, versorgt haben, liegt ihm ob, die Austheilung der Kartuschen bei der hinteren Pulverkammer zu beaufsichtigen und anzuordnen, damit nicht aus Nachläßigkeit Unordnung, Verzögerung und Unglück entstehe. Er hat mehrere Gehülfen, von welchen der Erste bei der Vorpulverkammer eben die Aufsicht hat, wie er selbst bei der hintern, und welcher in der Konstabelskammer wohnt; die übrigen geben die Kartuschen aus der Pulverkammer, Andere sehen nach dem Geschütz, um sogleich das Benöthigte zur Herstellung des Beschädigten herbeizuschaffen. — Der erste Sekretair hat gewöhnlich auch Officiersrang und vertritt die Stelle eines Auditeurs auf dem Lande. Er liest der Schiffsmannschaft die Kriegsartikel und andere Verordnungen und Befehle vor, und läßt solche durch seinen Schreiber ausfertigen; versieht bei dem Kriegs- und Schiffsrath die

Stelle eines Actuars und hält darüber Protokoll. Er hält die Musterrollen und Dienstlisten, notirt wer gestorben ist, und was der Verstorbene hinterlassen hat; ferner was die Matrosen an Geld, Kleidung ꝛc. für Vorschüsse erhalten haben, oder selbst einander schuldig sind. — Der Doctor oder Oberschiffsarzt, hat hier den Rang eines Regimentsarztes bei der Landarmee; s. auch Schiffarzt, Th. 142, S. 749; und Schiffchirurgus, Th. 143, S. 456. — Die Kadetten, Adelburschen oder Junker, in England Midshipman, und in Frankreich Garde de la Marine genannt, sind gemeiniglich junge Leute von Stande, welche als Freiwillige auf den Kriegsschiffen dienen, und sich in allen zum Seedienst erforderlichen Wissenschaften und Kenntnissen üben, um die Stelle eines Officiers bekleiden zu können, wozu Niemand gelangen kann, der nicht zuvor als Kadet gedient und nachher seinen Examen abgelegt hat. Die Seekadetten folgen auf die Lieutenants und führen ihre Befehle aus, indem einige denselben auf der Wache beigesellt sind; auch halten sie wie die Officiere ein Tagebuch, haben täglich einige Lehrstunden in der Steuermannskunst, stehen vor der Kajüte Schildwache, und vereinigen meistens den Dienst der Officiere, Unterofficiere, Matrosen und Soldaten, um sich in jedem Fache Kenntnisse zu erwerben, wodurch ihr Dienst nicht wenig beschwerlich ist. Thellung von Courtlary berichtiget hier einen zu allgemein herrschenden Irrthum in Hinsicht der Seekadetten, so z. B. sagt Herr v. Zimmermann in seinem Taschenbuche der Reisen, S. 252: „Wes Standes der Jüngling auch ist, so durchläuft er alle die schweren Arbeiten der untersten Matrosen, und es ist nichts Ungewöhnliches, daß ein Baronet oder Lord

als unterster Matrose oder Schiffsjunge von dem höchsten Mastkorbe herabgerufen wird, oder den Befehl erhält, im heftigsten Wetter, bei der herbsten Kälte ein Segel festzuschnüren.“ Dieses ist nur in so fern wahr und richtig, daß sie jene angeführten Befehle und Arbeiten wirklich auszuführen haben; dagegen aber sind die Ausdrücke: unterſten Matroſen und Schiffsjungen, höchst irrig. Die unterſten Matroſen füttern das Vieh, reinigen die Abtritte ꝛc.; überhaupt haben die Schiffsjungen die Officiere und Deckofficiere, ja selbst die Kadetten zu bedienen; zu diesen Geschäften werden die Kadetten niemals herabgewürdiget.

Schiffpart, ſ. Part, Th. 107, S. 651, und Reeder, Th. 121, S. 411.

Schiffpartconto, wird gebraucht, um nicht sowohl zu sehen, worin meine Mittel stecken, als auch, was ich an solcher Rheederey und Schiffspart gewinne oder verliere. Das Schiffpartsconto wird Debet, durch den Einkauf an Kassa- oder Banko-Conto; für Ausrheedungskosten, Assecuranzprämien ꝛc. an eben diese Conti; für den Gewinn, an Gewinn- und Verlustconto. Credit wird das Schiffpartconto: wenn man Frachtgelder empfängt, pr. Kassaconto; wenn man sein Part baar verkauft, pr. Kassa- oder Bankoconto; wenn das Schiff verloren geht, pr. Assecuradöre, die es versichert haben; oder im Fall dieses nicht geschehen, pr. Gewinn und Verlust; wenn an den Frachten verloren worden.

Schiffpatron, ſ. Patron, Th. 108, S. 145.

Schiffpech, eine Mischung aus Pech, Theer, Harz und Talg bestehend, welche in die Fugen der Schiffe gegossen wird, um das Holz vor der Fäulniß zu bewahren.

Schiffpfund, Pondus nauticum; Holländisch Schippondt; s. Th. 112, S. 460. Dieses Gewicht wird in allen Handelsstädten an der Ost- und Nordsee gebraucht, und darnach schwere Lasten berechnet. Es ist nach Verschiedenheit der Orte, wo man sich desselben bedient, bald stärker, bald schwächer, gemeiniglich wird aber solches auf 3 Centner oder 20 Liespfund, jedes zu 15 gemeinen Pfunden, mithin zu 300 Pfund gerechnet. — Zu Amsterdam hat das Schiffpfund 3 Centner, 20 Liespfund, 371/2 Stein oder 300 Pfund, und vergleicht sich mit 3172/5 Pfd. Leipziger Gewicht. — Zu Berlin ist das Schiffpfund der zwölfte Theil einer Last, und hat 20 Liespfund zu 14 Pfd. oder 280 Pfd. — Zu Braunschweig ist die Eintheilung der in Berlin gleich. — Zu Bremen rechnete man vormals das Schiffpfund zu 21/2 Centner von 116 Pfd. oder 290 Pfd. — In Dännemark hat das Schiffpfund 31/5 Centner, 88/9 Waag. 20 Liespfd., 262/3 Bismer Pfd., 320 gemeine Pfund. — Zu Danzig rechnet man das Schiffpfund zu 22/3 Ctr., 20 Liespfund oder 320 Pfd. — Zu Hamburg hat das Schiffpfd. 21/2 Ctr.; 14 Flachssteine, 20 Liespfd. 28 Wollsteine und Federstein, oder 280 Pfd.; allein bei Befrachtung rechnet man das Schiffpfund zu 20 Liespfd. von 16 Pfd. oder überhaupt 320 Pfd. — Zu Ham in Westphalen hat das Schiffpfund 3 Ctr. zu 100 Pfd. — Im Hannöverschen rechnet man das Schiffpfund zu 20 Liespfd. von 14 Pfd. oder überhaupt zu 280 Pfd. — Zu Königsberg in Preußen hat das Schiffpfund 3 Ctr., 10 große Stein, 16 kleine Stein, 20 Liespfd. oder 330 Berliner Pfd. Ehemals gab es, wo die Bürger der Stadt von den Polen kauften, 6 Prozent Gutgewicht dabei, so daß dann

das Schiffpfund 342 bis 346 Pfund Berliner hält. — Das Lübeckſche Schiffpfund hat die Eintheilung wie das Hamburgiſche. — Das Lüneburgiſche wie das Hannöverſche. — Zu Narva hat das Schiffpfd. 10 Pud, 20 Liespfd. 400 Pfd. — Nürnberg rechnet das Schiffpfd. zu 3 Ctr. von 100 Pfunden, alſo überhaupt zu 100 Pfd. — In Oldenburg hat das Schiffpfund 29/10 Ctr. 14 1/2 Flachsſtein, 29 Federſtein oder Liespfd., oder überhaupt 300 Pfd. — Zu Reval in Ehſtland wird das Schiffpfund abgetheilt in 12/3 Tonne, 3 1/2 Ctr., 20 Liespfd. oder überhaupt 400 Pfd. — Zu Riga in 4 Loof, 20 Liespfd. oder 400 Pfd. — In Schweden hat das Schiffpfd. Victualiengewichts 20 Liespfd. zu 20 Pfd. Das Schiffpfund Stapelſtädtiſchen Gewichts aber 20 Markpfund zu 20 Mark, oder überhaupt 400 Mark, welche ſich mit 16 Liespfd. oder 320 Pfd. Victualiengewichts vergleichen. — Zu Stettin hält das Schiffpfund bei Waſſerfracht 400 Pfd. — Zu Stralſund in Pommern rechnet man daſſelbe zu 20 Liespfd. von 14 Pfd., oder überhaupt 280 Pfd. Die Verhältniſſe dieſer verſchiedenen Arten der lokalen Schiffpfunde; ſ. unter ihren beſonderen Artikeln, das heißt, unter den oben angeführten Städten und Reichen, welche in der Encyklopädie aufgenommen worden, und wo ſolches nicht geſchehen, im Supplement.

Schiffportion, bei den Seeleuten auf den Schiffen, dasjenige, was ein Mann täglich an Koſt, das iſt, an Eſſen und Trinken bekommen hat. Auf den Holländiſchen oder vielmehr Niederländiſchen Kriegsſchiffen beſteht die Schiffskoſt gewöhnlich aus nachbenannten Speiſen, welche theils täglich, theils wöchentlich ausgetheilt werden. Sonn-

tags und Donnerstags erhält jeder Mann ein solches Pfund Schweinfleisch, oder auch wohl, jedoch selten, anderes frisches oder gesalzenes Fleisch. An eben diesen Tagen werden auch graue Erbsen gespeiset. — Montags wird jedem eine Portion von einem halben Pfunde Butter und einem Pfunde Käse gereicht. Die Deckofficiere erhalten doppelte Portionen, sowohl an diesen, als an Fleisch. — Freitags wird Stockfisch gespeiset. Alle Morgen, ohne Ausnahme, wird Grütze gespeiset, welche in Wasser weich gekocht, nicht flüssig, sondern stehend wie ein Pudding ist. Einige vermengen sie mit Butter und Salz, Andere mit Bier, noch Andere mit Zuckersyrup oder Melasse, der schlechtere flüssige Theil des Zuckers, der nach dem Raffinieren übrig bleibt. Mittags eine Suppe von grauen Erbsen. Des Abends immer die gleiche Kost wie des Mittags. Der Zwieback ist aber auf den Holländischen Schiffen überaus schlecht, so daß es jenem Fremden wohl nicht zu verdenken war, der ein Stück davon für Torf ansah, und ans Feuer legte. Die Engländer haben dagegen vortrefflichen Zwieback. Auf den Schiffen der Holländischen Ostindischen Kompagnie hat ein jeder Gemeinder wöchentlich 3 1/2 Pfd. Zwieback, des Sonntags und Donnerstags 1 Pfd. gesalzenes Fleisch, des Dienstags 3/4 Pfd. geräucherten Speck; alle Tage des Morgens ihrer 7 und 7 eine tiefe hölzerne Schüssel voll Graupen, und einen Löffel voll Butter darüber; des Mittags und Abends aber eben so viel dünn gekochte Erbsen, und in den drei Fleischtagen graue Pregelerbsen. Ferner bekommt jeder Mann alle Morgen 1/16 von einem Quarte Branntwein; in den drei Fleischtagen aber anstatt des Branntweins 1/8 Quart Spanischen Wein. Desgleichen bekommt ein Backs-

volk, eine Backsmannschaft — die oben angeführte Zahl, die allezeit mit einander aus einer Schüssel oder einem Back essen, und daher so genannt werden — zusammen die Woche 8 Pfund Butter. Da aber die Butter kaum zwei Monate währt, so wird hernach statt der Butter wöchentlich 1½ Quart Baumöl und 2 Quart Essig gegeben. Alle Tage bekommt ein jeder eine Kanne Bier, welches aber ebenfalls kaum einen Monat währt, nach welcher Zeit ein jeder täglich eine Kanne Wasser bekommt. Auf die ganze Reise bekommt auch ein jeder 4 Käse, wovon jeder ungefähr 6 Pfund wiegt. So lange aber die Schiffe auf der Rheede liegen, wird täglich Stockfisch gegessen, ingleichen zuweilen frisches Fleisch und grünes Kraut, und zwar so viel, als einem jeden zu essen beliebt. Ueber die Lebensmittel ꝛc. s. auch unter dem Art. Schiffbaukunst, Th. 143, S. 231 u. f.

Schiffprofos, s. unter Schiffmannschaft, S. 315.

Schiffpumpe, eine Art Pumpen, wodurch oder vermittelst welcher das Wasser aus den Schiffen gepumpt wird; s. auch unter Schiffbaukunst, Th. 143, S. 39.

Schiffpumpenmacher, derjenige Arbeiter auf den Schiffen, der die vorher angeführten Pumpen verfertiget.

Schiffraum, der Raum in einem Schiffe, worin die Waaren gestauet werden können; s. unter Schiffbaukunst, Th. 143.

Schiffrecht, s. Seerecht.

Schiffrechnung, s. Schiffsrechnung.

Schiffrechnungsschnur, s. Schiffsrechnungsschnur.

Schiffreich, Bei- und Nebenwort, reich an Schiffen. Ein schiffreicher Fluß, auf welchem

viele Schiffe hin und wieder fahren. Ein schiffreiches Land, ein Land, in welchem die Schifffahrt blühet. Dieses Wort wird von vielen Schriftstellern sehr unschicklich mit schiffbar verwechselt.

Schiffrose, Windrose, in der Schifffahrtskunde, diejenige einer Rose nicht unähnliche Figur, welche die 32 Winde und Gegenden vorstellt, s. oben, S. 283, 284.

Schiffruthe, s. Schiffschuh.

Schiffsand, derjenige Sand, welcher in manchen Fällen unten in das Schiff geladen wird, um dasselbe im Gleichgewicht zu erhalten. Er ist unter dem Namen des Ballastes bekannt, s. Ballast, Th. 3.

Schiffsarbeit, die Arbeiten auf den Schiffen, welche von den Matrosen ꝛc. verrichtet werden; s. oben, unter Schifffahrt, S. 193 u. f., und unter Schiffknecht und Schiffmannschaft.

Schiffsarmee, die Truppen auf einem Schiffe, oder besser die vereinte Mannschaft zum Seedienst auf einer Flotte; s. unter Schiffmannschaft.

Schiffsausrüstung, s. unter Schiffbaukunst, Th. 143, S. 212.

Schiffsbau, s. Schiffbau, Th. 142.

Schiffsbauholz, s. Schiffbauholz, Th. 142, S. 751 u. f.

Schiffsbefrachter, derjenige, welcher ein Schiff mit Waaren befrachtet, es mit einer Ladung versieht, und dagegen einen bestimmten Lohn, welcher die Fracht genannt wird, s. Th. 14, S. 732, giebt, um die Waaren von einem Orte zum andern überfahren zu lassen.

Schiffsbefrachtung, das Befrachten der Schiffe, s. Th. 4, S. 141, heißt ein Schiff mit Waaren beladen, um solche gegen einen gewissen vorher be-

dungenen Lohn von einem Hafen nach dem andern zu bringen. Dieses geschieht nun entweder, daß man ein ganzes Schiff, es sei um eine gewisse Summe oder auch Lastweise bedingt, und dem Schiffe die völlige Ladung giebt, da denn der Schiffer oder Eigner des Schiffes seiner Verpflichtung genügt hat, wenn die Waaren in den bestimmten Hafen geliefert worden; oder das Schiff wird zu mehr, als einer Reise befrachtet. Zum Beispiel: der Kaufmann läßt in Bergen ein Schiff mit Stockfisch befrachten, um solches nach Neapel zu überführen, von dort bringt es eine Ladung Oel nach Hamburg, und von da vielleicht wieder andere Waaren nach einem dritten Orte. Der Schiffer kann dann keine andere Fracht eher annehmen, als bis er seiner Verbindnng Genüge gethan hat. In diesen Fällen wird jedesmal zwischen dem Schiffer und dem Befrachter ein Contract geschlossen, welcher die Chartepartie, Certepartei, der Schiffsbefrachtungs-Contract genannt wird, s. unter Bürger, Th. 7, S. 401, und unter Fracht-Brief, Th. 14, S. 734, in welchem Contracte dem Schiffer gewisse Liegetage an jedem Orte bestimmt werden, nach deren Ablauf der Befrachter für jeden Tag, den der Schiffer länger aufgehalten wird, ein gewisses Geld bezahlen muß. Ein solcher Contract würde auf folgende Weise aufgesetzt werden müssen:

„Es ist heute am untenstehenden Dato zwischen dem Herrn Johann Gottfried Meil, Befrachter, und Olust Tychsen, Schiffer des Schiffes der Centauer, 200 Last führend, wegen Befrachtung des Schiffes folgender Vergleich verabredet und geschlossen worden. Es verbindet sich nämlich besagter Schiffer mit dem ersten guten Winde nach Danzig zu segeln, und daselbst für Herrn Meil

Getreide einzuladen, als woran er seine volle Ladung vorfinden und mit der Einschiffung nicht über acht Tage aufgehalten werden wird; sollte es sich aber damit, wieder Vermuthen, länger verziehen, so wird dem Schiffer jeder Liegetag mit 5 Rthlr. Hamb. Cour. vergütiget. Sobald derselbe die Ladung eingenommen, soll er die Police unterschreiben und ohne Zeitverlust, nach Lübek segeln, und daselbst die Güter an Herrn Thomas Verkoop abliefern, welcher ihm nach geschehener guter Ablieferung die Fracht mit 3 Rthlr. pr. Last, und sein Priemgeld nach Seegebrauch bezahlen wird.

Diesen Contract verbinden sich beide Theile treu und redlich zu halten, und haben denselben zu dem Ende doppelt ausgefertiget, unterschrieben und besiegelt. So geschehen zu Stettin, den 14ten März, 1791.

Johann Gottfried Meil.
Oluf Tychsen.

Ehemals zerriß man einen solchen Kontract in zwei Theile, wovon der Befrachter die eine Hälfte und der Schiffer die andere Hälfte behielt. — Man sagt auch zuweilen von einem Schiffe, das in einem Hafen nach einem gewissen Orte in Ladung gelegt hat, das Schiff ist dahin befrachtet; allein in jenem Falle ist der Ausdruck in Ladung legen, gewöhnlicher. Mit dem Befrachten kann auf eine gewisse Weise Handlung getrieben werden. Es giebt in den Seeplätzen sehr oft Kaufleute, die sich der Verlegenheit, in welcher sich zuweilen ein Schiffer, der keine Ladung bekommen kann, befindet, zu Nutze machen; sie nehmen ihn an nach einem Hafen, wohin sie es für sich am zuträglichsten finden, zu segeln, und versprechen ihm eine gewisse Anzahl Lasten, oder bedingen überhaupt mit ihm die Fracht. Wenn sie darüber mit ihm einig sind, so verschaffen sie ihm die La-

dung und nehmen die Fracht für die Waaren, welche andere bei ihm einladen. Wenn eine solche Unternehmung gut einschlägt, so kann sie vielen Vortheil abwerfen; sie kann aber auch fehlschlagen, wenn sich so viele Einlader nicht angeben, oder so viele Güter nicht vorhanden sind, als man vermuthete.

Schiffsbefrachtungs-Contract, s. den vorhergehenden Artikel.

Schiffsbekleidung, die innere und äußere Bekleidung eines Schiffes; s. unter Schiffbaukunst, Th. 143.

Schiffsbesatzung, die Besatzung eines Kriegsschiffes, die Mariniers auf demselben. Zuweilen begreift man auch die ganze Mannschaft des Schiffes unter dieser Benennung; s. oben, unter Schiffsmannschaft.

Schiffsbier, eine Art dünnes Bier, welches auf Schiffen den Matrosen gereicht wird; auch eine Art starken Bieres, welches in Braunschweig gebrauet, und auch Schiffs-Mumme genannt wird, führt zuweilen diesen Namen.

Schiffsboden, der Boden eines Schiffes, der zwischen zwei Decken eingeschlossene Raum desselben; s. unter Schiffbaukunst, Th. 143.

Schiffsbohrwurm, Toredo navalis, s. unter Holz, Th. 24, S. 869.

Schiffsboot, Argonauta, eine Schneckengattung, welche nach Schröder das erste Geschlecht bildet. — Die dünnschaligen, zarten, oder feinen Schiffsboote, Papiernautiluſſe, Carina Nautili Rumph; Cymbium Gualt.; Argonauta Linn.; Franz. Nautile de papier ou papyracé; Holl. Fyne Schippertjes, Zeilers of Papierre Nautiliessen. Animal Sepia, Testa univalvis,

spiralis involuta, membranacea unilocularis Linn. XII. p. 1161. Der Papiernautilus hat eine Sepia zu seinem Bewohner, nach dem Bau gehört er unter die gewundenen Conchylien, und zwar unter diejenigen, die in sich selbst gewunden sind; die Schale ist überaus dünn, hat aber keine Zwischenwände. Die beiden Gattungen des Linné sind folgende:

1. Der Reißbreynautilus, die Galeere, die Holländische Haube, die Kammertuchshaube. Argonauta argo, Carina nautili; Franz. Nautile papiracé; Holl. Zeilers, Rystenbrei Nautilus, Papiere Nautilus; Lister Hist. Conchyl. tab. 554, 555. Rumph Amb. Raritätenk. tab. 18. fig. 1. 4. A B. Gualtieri. Ind. testar. tab. 11. fig. A B, tab. 12. fig. A B C. Argenville, Conchyl. tab. 5. fig. A B C. Desselben Zoomorph. tab. 2. fig. 2, 3. Martini Conchyl. Tom. I. tab. 17. fig. 156 bis 159. tab. 18. fig. 160, 161. Klein method. Ostrac. tab. 1. fig. 3. Lesser Testaceotheol. tab. 1. n. 6. Knorr Vergnügungen Th. 1, 123. tab. 2. fig. 1 2; Th. VI, tab. 31.

Das einzige Unterscheidungszeichen, welches Linné bei diesem Schiffsboote angiebt, ist, daß der Kiel oder der Rücken auf beiden Seiten mit Zacken versehen ist, die sich Linné als Zähne gedacht. Dieser Rücken ist jederzeit der schmälste Theil der Conchylie, ob er gleich an einigen Beispielen breiter, an andern schmäler ist, so wie er auch gemeinhin eine in das Braune fallende Farbe hat, die aber nur den hintern Theil der Schale einnimmt. Das übrige der Schale ist weiß, und fällt zuweilen in das Gelbe. Man gewahrt eine einzige eingerollte Windung. Die Seitenwände sind in der Mitte am höchsten, nach der Windung

zu am weitesten, und haben geschlängelte, bald glatte, bald knotige, bald einfache, bald gabelförmige Streifen oder Rippen. Hieraus geht deutlich hervor, daß der Papiernautilus in verschiedenen Abänderungen vorkommt, die Martini am vollständigsten auseinandersetzt, und folgende angiebt: 1) Der knotige gestreifte Papiernautilus; 2) die zarte schmalkielige Galeere, mit vielen zum Theil gabelförmigen Streifen; 3) die breitkielige dünne Galeere mit einzelnen glatten Ribben; 4) die doppelte gestreifte knotige Galeere mit Ohren; 5) die kleine seltsam gewaffnete Galeere mit breitem Kiele. Man findet sie in mehreren Meeresgegenden, sie sind aber weder gemein noch wohlfeil. Der Bewohner, der in seinem Hause ganz frei sitzen und gar nicht befestiget seyn soll, soll eine bewundrungswürdige Fertigkeit im Schwimmen zeigen.

II. Der dünne oder feine Kahn, Argonauta cymbium; Argonauta carina rugosa mutica. Linn. Spec. 272, p. 1161. Cymbium minimum complanatum Gualt. Gualtieri Ind. Testar. tab. 12. fig. D. Martini Conchylien-Kabinett, tab. 18, fig. 161, 162.

Der Rücken dieser Schale ist gerunzelt und hat keine Zähne oder Stacheln; eben solche Runzeln oder Falten laufen über die ganze Schale hinweg, welche durch feine, die Länge herablaufende Streifen durchschnitten werden. Die feine zarte Schale ist platt gedrückt, und hat mehrentheils nur die Größe eines Sandkornes; daher man sie nur durch ein gewaffnetes Auge betrachten kann, und in welcher Rücksicht sie auch Gualtieri und Martini vergrößert abgebildet haben, und nur erst dann kann man ihren wunderba-

ren Bau erkennen. Nach Linné soll sie in dem Mittelländischen Meere zu Hause gehören, und ihre nur geringe Größe soll Schuld seyn, daß man sie selten findet.

Folgende Gattungen und Abänderungen fehlen im Linné: 1) Die gläserne verdeckte Galeere, Fr. Nautile vitré; Argenville Zoomorph. tab. 10. fig. B. Martini Conchyl. Th. I, S. 239. tab. 18. fig. 163 aus dem Argenville. Man kann dieser Conchylie einige Aehnlichkeit mit den Argonauten nicht absprechen, besonders in Rücksicht auf die Feinheit der Schale, die ebenfalls keine Zwischenkammern hat. Ihr Bau ist kegelförmig; die Endspitze ist eingerollt, aber nicht in die Mündung, von der sie weit genug entfernt ist. Auf dem Rücken hinunter sieht man eine Reihe Zähne, der Rücken selbst aber ist rund gewölbt. Die ganze Schale hat aber regelmäßig stehende Querribben, und der Bau derselben ist platt, die Mündung oval. — 2) Der Papiernautilus mit sichtbaren Windungen; das antique Trinkhorn. Sprengler in den Beschäftigungen der Gesellschaft naturforschender Freunde in Berl. Th. II, S. 458, tab. 13. fig. 3. 4. 5. Diese Conchylie hat eben die feine Schale und eben die Durchsichtigkeit des Papiernautilus; allein die Windungen gehen nicht in die Schale hinein, sondern sind von außen sichtbar. Die Mündung bildet ein längliches Viereck, und die erste Windung macht fast die ganze Größe der Schnecke aus. Der Rücken ist flach und ausgebogen, und hat vier glatte Reifen; sie ist 5 Linien breit, eine Linie hoch, und von dem Vorgebirge der guten Hoffnung.

Versteinerte Schiffsboote, s. Nautili-

ten, Th. 101, S. 667 u. f. — Was die Segelschnecken, Nautili, anbetrifft, s. dies. Art.

Schiffsbrunnen, Schiffspumpen; s. unter Schiffsbau, Th. 143, S. 39, 40.

Schiffsbucht, s. Bucht, Th. 7, S. 207.

Schiffscapitain, s. Schiffcapitain, Th. 143.

Schiffschuh, bei einigen Meßkünstlern, der Name des Maaßes eines Körpers, welches eine Ruthe lang und breit, und einen Fuß dick ist, und welches auch ein Schachtschuh genannt wird, s. diesen Artikel, Th. 138, S. 371; so auch Schiffruthe, Schiffzoll ꝛc. Das Schiffmaaß, die Art und Weise die Ausdehnung der Körper auf diese Art zu messen, das Schachtmaaß, s. auch Th. 138, S. 371. Schiff gehört hier nur auf eine sehr entfernte Art zu Schiff und ist mit Schaft gleichbedeutend, so daß es zunächst zu Schaft und Schiften gerechnet werden muß.

Schiffscommissarius, derjenige, welcher daraus ein Geschäft macht, der Unterhändler zwischen dem Schiffer und dem Befrachter zu seyn. Schiffscommissarien, werden auch die Commissarien der Admiralität genannt, vor welchen die Schiffsmannschaft auf der Rheede vor der Abfahrt die Musterung passiren muß; s. unter Schifffahrt, Th. 143, S. 240.

Schiffscomptoir, s. Seehandlungs-Comptoir.

Schiffsdienst, der Dienst auf den Schiffen, von Seiten der Matrosen und Soldaten, oder überhaupt der Schiffsmannschaft; s. unter Schifffahrt, oben, S. 192 u. f.

Schiffs-Equipage, s. unter Equipage, Th. 11, S. 146.

Schiffsfahne, s. Flagge, Th. 14, S. 23, und Th. 50, S. 384 u. f. Auch die Benennung einer

Art Kreisel-Schnecke, Trochus dolabratus Linn., s. Kreiselschnecke, Nr. 23, Th. 48.

Schiffsflotte, ein bei Vielen sehr gewöhnliches Wort für Flotte, welches aber theils überflüssig, theils unrichtig ist; überflüssig, weil Flotte schon im Hochdeutschen allein von einer Sammlung mehrerer mit einander in Verbindung stehender Schiffe üblich ist, und keine nähere Bestimmung nöthig hat; unrichtig, weil Schiffsflotte, die Flotte eines gewissen bestimmten Schiffes bedeuten würde, und daher das Wort auf jeden Fall Schifflotte heißen müßte. S. Flotte, Th. 14, S. 357.

Schiffsfreund, in den Seestädten, ein Name, welchen sich diejenigen geben, die ein Schiff auf gemeinschaftliche Kosten ausrüsten, und welche auch Rheeder, Mitrheeder und Schiffspartner genannt werden, s. diese Artikel.

Schiffsform, die Gestalt der Schiffe, nach ihrem Zwecke, als Linienschiffe, Fregatten, Kutter, Schaluppen, Boote; oder Kriegsschiffe, Kauffahrer, Flußschiffe ꝛc., s. unter Schiffbaukunst, Th. 143.

Schiffsführung, die Führung des Schiffes, oder eines Schiffes, welches vom Schiffscapitain oder Steuermann geschieht; s. unter Schiffahrt und Schifffahrtskunde.

Schiffsgast, Schiffsgasten, s. oben, unter Schiffmannschaft.

Schiffsgebäude, der Rumpf eines Schiffes, der eigentlich den Haupttheil desselben ausmacht, zum Unterschiede von den Masten, dem Tau- und Takelwerke ꝛc., s. unter Schiffsbau.

Schiffsgeistlicher, Schiffsprediger, s. Th. 50, S. 391. Diese Stelle war, nach Thellung von Courtlary, nirgends so schlecht bestellt, als auf den Schiffen der Holländer zu Ende des ver-

wichenen Jahrhunderts oder vielmehr im letzten Drittel desselben. Gewöhnlich waren es banquerotte Schneider und dergleichen Leute, welche lesen und Psalmen singen konnten, was meistens hinreichte, sie zu ihrer Stelle zu beeigenschaften. Der Gottesdienst beschränkte sich auf die Ablesung der in der Niederländischen Kirche üblichen Gebete, und eines Kapitels der Bibel, und auf das Absingen der Psalmen. Ferner hatte er die Kranken zu trösten, und war daher auf der Rolle bloß als Krankentröster eingeschrieben. Beim Schlachtverband hatte er vorzüglich diese Pflicht zu erfüllen, und außerdem noch den sonderbaren Auftrag, in der Laternenkammer das Licht zu putzen, wenn in der äußersten Pulverkammer gearbeitet ward. Dieses geschah jedoch nur auf Holländischen oder Niederländischen Kriegsschiffen, auf Englischen, Französischen, wo man auch Missionaire, jedoch von besserer Bildung antrifft, findet dasselbe nicht Statt.

Schiffsgeleit, s. unter Geleit, Th. 17, S. 104.

Schiffsgericht, s. Th. 50, S. 394.

Schiffshalter, Echeneis Naucrates, Fr. le Pilote, ein Seefisch, welcher zu dem Geschlechte der Schildfische, Echeneis, Fr. Sucets gehört. Der Schwanz desselben ist abgerundet, und auf dem Kopfe hat er vier und zwanzig Furchen. Man findet ihn in allen Meeren; s. auch den Artikel Schildfisch.

Schiffsheerd, der Heerd worauf die Speisen auf den Schiffen zugerichtet werden. Auf Galeeren und auf Fahrzeugen von niederem Borde der Roof, Fr. Fongon genannt. Auf den Galeeren ist der Heerd in der Mitte der Ruderbänke. Kriegsschiffe und große Kauffahrer haben eine ordentliche Schiffsküche, s. Schiffsküche.

Schiffsherr, der Eigenthümer eines Schiffes, welcher in den Seestädten Rheeder genannt wird, s. diesen Art. Th. 121. S. 411.

Schiffsholm, Schiffholm, ein aus der Nordischen Sprache eingeführtes Wort, denjenigen Platz zu bezeichnen, wo Schiffe gebauet werden, und welcher am gewöhnlichsten ein Werft oder Schiffwerft, s. diesen Artikel, genannt wird; s. auch unter Schiffbaukunst, Th. 143, S. 5.

Schiffseinhalt, der Inhalt eines Schiffes, sowohl den Raum nach, als auch der Waaren, welche darin gestauet werden.

Schiffsinteressent, derjenige, der bei einer Schiffsladung interessirt ist, der Mitrheeder, s. Reeder, Th. 121. S. 411.

Schiffsinventarium, nennt man das Verzeichniß des Schiffsgeräths auf einem Schiffe, wozu die Segel, Taue, Anker ꝛc. gehören, s. unter Schiffbaukunst, Th. 143, S. 170 u. f., und S. 212 u. f. Ein solches Inventarium wird von dem Schiffsschreiber, Schiffssekretair angefertiget; wie solches geschieht, s. unter Verzeichniß in V.

Schiffsjunge, s. Schiffjunge.

Schffiskalender, Schifferkalender, s. oben, unter Schifffahrtskunde, S. 294.

Schiffskanone, Schiffskanonen, werden die Kanonen auf den Kriegs- und Kauffahrteischiffen genannt, welche von den Kanonen auf dem Lande in nichts verschieden sind; s. Kanone, Th. 34, und unter Schiffbaukunst, Th. 143, S. 76 u. f., S. 213, 225. Was die Drehbassen und Karonaden betrifft, so ist davon Th. 143, S. 225 Erwähnung geschehen.

Schiffskauf und Verkauf. Die Schiffe selbst dienen den Kaufleuten sehr oft als eine Waare,

die sie ein- und wieder verkaufen, um dadurch zu gewinnen; sie lassen sie auch zu diesem Zwecke bauen, und aus- und zurüsten, und thun damit erst ein Paar Reisen, um sie halb frei zu fahren, wodurch nicht nur der Gewinn des Verkäufers wächst, sondern auch der Käufer in der Ueberzeugung gewinnt, daß er einen guten Segler erhält. Dergleichen befahrne Schiffe werden besonders in Kriegszeiten von den Kriegführenden Mächten gesucht, und eben so theuer bezahlt, als wenn sie erst vom Stapel gelaufen wären. Ein Schiff wird zum Verkauf angeschlagen, entweder aus freier Hand, oder bei brennender Kerze, da nämlich ein Licht angezündet und öffentlich ausgestellt wird, mit der Bedingung, daß so lange, als dieses Licht brennt, noch Jedermann die Freiheit habe, darauf zu bieten, da hingegen sobald dieses ausgebrannt ist, das Schiff demjenigen, der das höchste Gebote darauf gethan hat, zugeschlagen wird. Manchmal werden auch konfiscirte oder aufgebrachte, oder als Prisen genommene Schiffe und deren Ladung durch öffentliche Auction versteigert, bei welchem dann der Tag des Verkaufs durch angeschlagene Zettel kund gethan, und ihre Ladung sammt Zubehör, die bei einem solchen Schiffe an Schiffsgeräthschaft, als Tauen, Ankern ꝛc. sich findet, specificirt wird. In dem ersten Fall muß dieserhalb ein eigener Kaufbrief aufgesetzt werden, welcher ein Schiffskaufcontract genannt wird. Der Kaufbrief eines Schiffes ist geschlossen, sobald beide Theile wegen dieser Bedingungen einig geworden sind, und der Verkäufer ist dem Käufer für die Lieferung gehalten. Der Käufer muß hingegen die versprochene Summe, und wenn er damit gezögert hat, auch die fälligen Zinsen erlegen. Verliert der Verkäufer vor der Lieferung ohne seine

Schuld das Eigenthum des Schiffers, so kann er zu nichts weiter gezwungen werden, als das Recht, es wieder zu fordern, dem Käufer abzutreten. Bei der Lieferung muß der Verkäufer dem Käufer das Schiff frei auf alle Port und Wasser halten, oder so überliefern, daß Niemand einen Anspruch darauf zu machen habe. Da nun die Schiffe für die Schulden ihres Herrn haften, so ist der Verkäufer gehalten seine Gläubiger vor deren Verkauf zu befriedigen; und da auch der Schiffer und das Schiffsvolk wegen ihres Lohns ein Recht auf das Schiff haben, so muß sich mit ihnen der Verkäufer desselben vorher gleichfalls abfinden. Die Mitrheeder, welche mit dem Verkäufer in Mascopei stehen, haben das Recht des Näherkaufs. Der Verkäufer ist also gehalten, es ihnen zuerst zum Kauf, und zwar zu einem billigen Preis anzubieten. Ist das Schiff schlecht weg verkauft worden, so kann man das Boot, die Taue, Anker und Segel nicht mit darunter verstehen, wenn man aber das Schiff mit allem Zubehör verkaufte, so gehört Alles dieses dem Käufer. Wer ein ganz fertiges Schiff kaufen will, der muß Acht auf dessen Structur geben; ferner auf die Zimmerung, welches Holz, Zubehör und Geräthschaften dazu genommen, und von welcher Kapacität oder Trächtigkeit es sei; er muß ferner erwägen: ob es alt, oder neu, dicht und gut ist, ob es gut segelt, und vor allen Dingen ob es ein freies oder unfreies Schiff ist, das heißt, ob es ohne alle Bedenklichkeiten in alle Häfen einlaufen darf, oder ob es bald diesen, bald jenen meiden muß, weil es zuvor von den Einwohnern daselbst und von Kapern genommen oder schwer verbodmet worden; schon ein- oder mehrmal wegen Ein- und Abführung einiger Contrebandwaaren mit Arrest belegt

worden und heimlich davon gesegelt ist; oder ob der Fiscus oder sonst eine Privatperson eine Forderung daran hat, für welches Alles der Verkäufer die Gewehr dahin leisten muß, daß er nämlich solches Schiff auf alle Ströme und Häfen ungehindert und unangesprochen versichern wolle. Es kann aber nicht nur ein ganzes Schiff, sondern auch ein gewisser Theil oder ein Schiffpart verkauft werden; s. Schiffpart. Ein Kaufmann, der ein oder einige Schiffparten hat, führt davon in seinem Hauptbuche ein besonderes Conto, welches Schiffpartconto, oder Schiffpartrechnung genannt wird; s. das Erstere. In diesem Conto wird das Schiff gleichsam als eine Person angesehen, der so viel auf Zinsen vorgestreckt worden, als der habende Schiffspart beträgt; dieses Conto wird also deswegen geführt, um nicht nur zu sehen, worin die Mittel stecken, sondern auch was an solcher Rheederey und Schiffspart gewonnen oder verloren wird. Gemeiniglich wird, wenn mehrere Rheeder zu einem Schiffe sind, einem aus ihrer Mitte die Direktion aufgetragen, der die Ausrheedung besorgen und seinen Mitrheedern Rechnung darüber geben muß.

Was nun die Freiheit anbetrifft, Schiffe in fremden Ländern bauen und ausrheedern zu lassen, so muß angemerkt werden, daß eine Nation, die mit der andern in Freundschaft lebt, dieser in ihren Häfen den Bau und die Ausrheedung zu verstatten verpflichtet sei, so lange sie selbst nicht darunter leidet, weil eine mit der andern in Freundschaft lebende Nation, das Wohl dieser auf alle mögliche Art zu befördern schuldig ist, indem sie nicht darunter leidet, so lange sie dessen ungeachtet mit Schiffen, Matrosen und anderer Ausrheedung genug versehen bleibt, daß sie, in Befürch-

tung dieses Falls, berechtiget sei, die Freiheit der Fremden einzuschränken, und da ganze Völker in Betracht gegen einander als Privatpersonen angesehen werden, so haben sie auch in Kontrakten, die wegen des Baues und der Ausrheedung der Schiffe unter ihnen geschlossen werden, gleiche Pflichten mit denselben zu beobachten.

Schiffskaufkontract, s. den vorhergehenden Artikel.

Schiffskehrbesen, Schiffkehrbesen, Schiffsbesen, Schiffbesen, giebt es auf den Schiffen zweierlei, als: 1) Der Dwall, Dweil oder Schwabber, ein Bund ausgezogener Faden von alten Schiffsseilen oder Tauen, die an einen Stock gebunden sind, welche man in die See taucht, und damit statt eines Besens das obere Theil des Schiffes kehrt, 2) der Schrobber oder Barken welcher platt und zwischen zwei Brettern gespannt ist, mit einem langen Stiele, damit man das unterste Theil des Schiffes, so vom Wasser bedeckt ist, reiniget.

Schiffsklarirer, Klarirer, derjenige auf einem Kauffahrer, welcher über die ganze Ladung des Schiffes ein Verzeichniß entwirft, um solches zur Deklaration, oder als Manifest bei der Ankunft, dem Zoll zustellen oder klariren zu können.

Schiffsknie, im Forstwesen, ein natürlich gewachsenes Eichenstück, entweder aus dem Stamme und einem starken Aste, oder aus dem Stamme und einer starken Wurzel. Obgleich es ein ganzer Körper ist, so muß es doch bei der Berechnung des Kubikinhalts, als zwei in einen Winkel zusammengesetzte Stücke betrachtet werden. Man theilt es in den Rumpf oder den längsten und stärksten Theil, und in den Kopf oder den schwächsten Theil ein. Der Rumpf wird nach seiner mitt-

lern Stärke und seiner ganzen Länge bis unter den Winkel gemessen, und sein Inhalt wie ein Balken berechnet, so auch mit dem Kopfe. Die Summe beider giebt den Inhalt des Ganzen.

Schiffskoch, s. oben, unter Schiffmannschaft, S. 316.

Schiffskompagnie, s. Th. 8, S. 259.

Schiffskost, Schiffkost, s. Schiffportion.

Schiffskrone, Corona navalis, s. unter Krone, Th. 53, S. 635.

Schiffsküche, s. Schiffküche.

Schiffsladung, s. Schiffladung.

Schiffslast, s. Schifflast.

Schiffsmaat, Schiffsmaaten, s. oben, unter Schifffahrt, an verschiedenen Stellen, und unter Schiffmannschaft, S. 314.

Schiffsmäkler, Schiffmäkler, Cargador, s. diesen letzten Artikel, Th. 7, S. 663.

Schiffsmesser, Aychmeister, derjenige, welcher die Schiffe aicht oder eicht, das heißt, ausmißt, wie viel sie bei der bestimmten Größe ihrer Wassertracht, Last zu tragen im Stande sind; s. den Art. Schiffayche, Th. 142, S. 741 u. f., und unter Schiffbaukunst, Th. 143, S. 388. u. f.

Schiffsmiether, Schiffmiether, derjenige, so ein Schiff miethet, und dafür monatlich, oder für eine Reise, oder für eine jede Tonne, dem Eigenthümer dafür die Miethe zahlt.

Schiffsnagel, Schiffsnägel, beim Nagelschmid, flache Nägel, die eine breite keilartige Spitze haben, und dessen Köpfe stark und zugespitzt sind, sie sind von ziemlicher Größe und werden gebraucht, die Planken an den Schiffen anzunageln. Von dieser Art Nägel gilt in der Fabrik zu Roda das 1000 21/2 bis 4 Rthlr.

Schiffsobertheil, Alles dasjenige, was über dem obern Verdeck befindlich ist.

Schiffsofficier, s. Schiffofficier.

Schiffspart, s. Schiffpart.

Schiffspartner, verschiedene Mitrheeder, welche ein Schiff auf zusammengetragene Kosten ausrüsten.

Schiffspatron, auf den Kauffahrteyschiffen, ein Name des Schiffers oder Schiffsherrn, s. Schiffer, Th. 143, und oben Schiffpatron.

Schiffspetarde, eine Petarde, die auf Schiffen gebraucht wurde, jetzt aber aus dem Gebrauche gekommen ist.

Schiffsportion, s. Schiffportion.

Schiffsprediger, s. Schiffsgeistlicher.

Schiffsquadrant, s. unter Schifffahrtskunde.

Schiffsrang, die Ordnung oder der Rang der verschiedenen Kriegsschiffe, wie sie in Hinsicht der Kanonen- und Mannszahl auf einander folgen. Der Schiffsrang der Engländer. Diese theilen die Schiffe in sechs Charter. Der erste Charter führt in der untersten Lage 30 Zweiunddreißig oder 42pfünder; die zweite Lage 28 Vierundzwanzigpfünder; die dritte Lage 30 Zwölfpfünder; auf Back und Schanze 12 Sechspfünder; überhaupt 100 Kanonen und 860 Mann. — Der zweite Charter führt in der untersten Lage 28 Zweiunddreißigpfünder; die zweite Lage 30 Achtzehnpfünder; die dritte Lage 30 Zwölfpfünder; auf Back und Schanze 2 Neunpfünder; überhaupt 90 Kanonen und 750 Mann. — Der dritte Charter führt in der untersten Lage 26 oder 28 Zweiunddreißigpfünder; die zweite Lage 26 oder 28 Achtzehnpfünder; die dritte Lage 26 Neunpfünder, oder statt derer auf Back und Schanze 12 bis 18 Neunpfünder; überhaupt 64 bis 80 Kanonen, und 480 bis 600 Mann. —

Der vierte Charter führt in der untersten Lage 22 oder 24 Vierundzwanzigpfünder; die zweite Lage 22 bis 26 Zwölfpfünder; auf Back und Schanze 6 bis 10 Sechspfünder; überhaupt 50 bis 60 Kanonen, und 300 bis 400 Mann. — Der fünfte Charter führt auf der untersten Lage 20 bis 26 Achtzehnpfünder; die zweite Lage 20 oder 22 Neunpfünder; auf Back und Schanze 4 bis 10 Sechspfünder, überhaupt 32 bis 44 Kanonen und 250 Mann. — Der sechste Charter führt auf der untersten Lage 20 bis 24 Neunpfünder; auf Back und Schanze 4 Dreipfünder; überhaupt 24 bis 28 Kanonen und 150 Mann.

Schiffsrang der Franzosen. Diese theilen die Schiffe zwar auch nach dem Range, geben aber jedem Range noch zwei Abtheilungen, die sie Ordnungen nennen, so daß man sagt: Schiffe von der ersten Ordnung des ersten Ranges, von der zweiten Ordnung des ersten Ranges, von der ersten Ordnung des zweiten Ranges ꝛc. Schiff vom ersten Range, erster Ordnung. Dieses hat drei Verdecke, drei volle Lagen Geschütz übereinander; die Schanze reicht bis zu dem ersten Balken vor dem großen Maste; die Hütte reicht bis zu dem ersten Balken vor dem Besaansmaste; die Back ist 34 Fuß lang, und führt 110 bis 120 Kanonen. — Schiff vom ersten Range zweiter Ordnung. Ein solches hat drei Verdecke, drei volle Lagen Geschütz über einander; die Schanze reicht bis zu dem großen Knecht; die Hütte bis zu dem Besaansmast; die Back ist 32 Fuß lang, und führt 90 bis 110 Kanonen. — Schiff vom zweiten Range erster Ordnung. Ein solches hatte sonst drei Verdecke, jetzt zwei; sonst drei volle Lagen Geschütz über einander, jetzt zwei; die Schanze reicht bis zu dem

ersten Balken vor dem großen Maste, die Hütte bis zu dem dritten Balken hinter dem Besaansmast; die Back ist 32 Fuß lang, und führt 74 bis 90 Kanonen. — Schiff vom zweiten Range, zweiter Ordnung. Dieses hat zwei Verdecke; zwei volle Lagen Geschütz über einander; die Schanze reicht bis zu dem großen Maste; die Hütte bis zu dem ersten Balken vor dem Besaansmast; die Back ist 32 Fuß lang, und führt 64 bis 74 Kanonen. — Schiff vom dritten Range, erster Ordnung. Ein solches hat zwei Verdecke, zwei volle Lagen Geschütz über einander; die Schanze reicht bis zu dem großen Maste, die Hütte bis zu dem Besaansmaste; die Back ist 28 bis 30 Fuß lang, und führt 50 bis 60 Kanonen. — Schiffe vom dritten Range zweiter Ordnung. Diese haben zwei Verdecke; zwei volle Lagen Geschütz über einander; die Schanze reicht bis zu dem zweiten Balken vor dem großen Spill; die Hütte reicht bis zu dem Besaansmast; die Back ist 26 Fuß lang, und führt 46 bis 50 Kanonen. Diese Schiffe fängt man schon an Fregatten zu nennen und durch die Zahl ihres Geschützes zu bezeichnen. Fregatten, schwere. Diese haben zwei Verdecke, zwei volle Lagen Geschütz über einander; die Schanze reicht bis zu dem ersten Balken vor dem großen Spill; die Hütte bis zu dem Besaansmast; die Back ist 23 Fuß lang, und führt 32 bis 46 Kanonen. — Fregatten, mittlere. Sonst hatten diese zwei Verdecke, jetzt aber nur eins; eine volle Lage Geschütz übereinander; die Schanze reicht bis zu dem großen Mast; die Hütte bis zu dem Besaansmast; die Back ist 20 Fuß lang und führt 28 bis 32 Kanonen. Ehemals führten Fregatten von 28 Kanonen 8 auf

dem untersten und die übrigen auf dem obersten Verdeck. Seit einiger Zeit ist dies geändert worden, so daß eine Fregatte von 30 Kanonen jetzt 26 auf dem Verdeck, und 4 auf dem Halbdeck führt. Diese Vertheilung des Geschützes ist bei weitem besser, weil dadurch die Lage der Fregatte höher über Wasser kömmt; ehemals waren die 8 Kanonen auf dem unteren Verdeck von gar keinem Nutzen, weil sie zu nahe über dem Wasser waren. — Fregatten, leichte. Diese haben ein Verdeck und eine volle Lage Geschütz über einander; die Schanze reicht bis zu dem großen Maste; die Hütte bis zu dem Besaansmaste; die Back ist 19 Fuß lang, und führt 28 Kanonen. — Jachten. Diese haben ein Verdeck, und eine volle Lage Geschütz über einander; die Schanze reicht bis zu dem dritten, oder auch bis zu dem zweiten Balken vor dem großen Spill; die Hütte reicht bis zu dem Besaansmast; die Back ist 15 bis 17 Fuß lang, und führt 12 bis 16 Kanonen.

Der Schiffsrang der Holländer. Diese theilen ihre Kriegsschiffe in sieben Charter und vertheilen darauf das Geschütz auf folgende Weise: Erster Charter: 28 Vierundzwanzigpfünder auf die unterste Lage; auf die zweite Lage 28 Achtzehnpfünder; auf die dritte Lage 30 Zwölfpfünder; auf Back und Schanze 10 Sechspfünder; zusammen 96 bis 98 Kanonen. — Zweiter Charter: 24 Achtzehn- oder Vierundzwanzigpfünder auf die unterste Lage; auf die zweite 26 Zwölfpfünder; auf die dritte Lage 26 Vierundzwanzigpfünder; zusammen 70 bis 80 Kanonen. — Dritter Charter: auf der untersten Lage 24 Achtzehnpfünder; auf der zweiten 24 Zwölfpfünder; auf Back und Schanze 16 Vierpfünder; zusammen 64 bis 66 Kanonen. — Vierter

Charter; auf die unterste Lage 22 Achtzehnpfünder; auf die zweite 22 Achtpfünder; auf Back und Schanze 8 Dreipfünder; zusammen 50 bis 52 Kanonen. — Fünfter Charter: auf die unterste Lage 20 Zwölfpfünder; auf die zweite 18 Sechspfünder; auf Back und Schanze 6 Dreipfünder; zusammen 42 bis 44 Kanonen. — Sechster Charter: auf die unterste Lage 16 Achtpfünder; auf die zweite 18 Sechspfünder; auf Back und Schanze 6 Dreipfünder; zusammen 36 bis 38 Kanonen. — Siebenter Charter: auf die unterste Lage 20 Sechspfünder; auf Back und Schanze 6 Dreipfünder; zusammen 24 bis 26 Kanonen; s. auch unter Schiffsbau, Th. 143, S. 70 u. f.

Schiffsrath, die Versammlung der Officiere auf einem Schiffe, um sich über den Angriff vor einer Schlacht oder einem Seegefecht zu berathschlagen, oder auch um Standrecht über Verbrecher ꝛc. zu halten; s. auch unter Schiffmannschaft, oben, S. 325.

Schiffsraum, der Raum oder Boden in einem Schiffe unter dem letzten Verdecke, welcher für die Waaren ꝛc. bestimmt ist, und auch nur der Raum schlechthin genannt wird; s. auch Schiffraum.

Schiffsrechnung, diejenigen Rechnungen, welche von dem Director der Rheeder eines Schiffes geführt werden, damit Niemand wegen seines Antheils zu Schaden komme.

Schiffsrechnungsschnur, in der Schifffahrt, eine durch verhältnißmäßige Knoten abgetheilte Schnur, die an einer besonderen Maschine gebraucht wird, den Weg, den das Schiff zurücklegt, zu messen; s. Log, unter Schifffahrtskunde.

Schiffsrheeder, s. Reeder, Th. 121, S. 411.

Schiffsrheederey, s. daselbst, S. 413.

Schiffsriß, der Riß von einem Schiffe, s. unter Schiffbaukunst, Th. 143, S. 245 u. f.

Schiffsrose, s. Schiffrose.

Schiffsrüstung, s. unter Schiffbaukunst, Th. 143, S. 170. u. f.

Schiffssauger, Schiffhalter, s. unt. Schildfisch.

Schiffssäule, Fr. Colonne rostrale, in der Baukunst eine Säule, so mit Schiffsschnäbeln und Ankern rundum versehen, und zum Andenken eines Seegefechts und des dabei erhaltenen Sieges errichtet worden, s. Siegessäule und Siegesdenkmaale.

Schiffsschnabel, Schiffschnabel, Rostrum, an den Schiffen der alten Griechen und Römer, s. Th. 50, S. 291 und 319. — Schiffsschnabel, s. Gallion.

Schiffsschreiber, Schiffschreiber, Secretair, Fr. Ecrivain; Holländ. Schryver; s. oben unter Schiffmannschaft, S. 315, und unter Schiffsofficier, S. 329. Auf Kauffahrern muß der Schiffsschreiber von der Ausrheedung des Schiffes, seiner Ammunition und seinem Proviante, dem ein- und ausgeladenen Gute, den Namen und der Anzahl der Reisenden, dem Fuhrgelde, das sie schuldig sind, und von Allem, was auf dem Schiffe vorgeht, ein richtiges Verzeichniß halten, welches Verzeichniß man das Schiffbuch, s. dieses, nennt, und welches vor Gericht vollkommen Glauben erhält, sobald davon nichts ausradirt oder gestrichen worden. Er hat die Verbindlichkeit auf sich, auf Alles, was im Schiffe vorgeht, wohl Acht zu geben; das Schiffbuch in einer beständigen Verwahrung zu haben, und es nirgends, als an sichere Orte hinzulegen; und damit dieses Schiffbuch nicht verdächtig werde, so darf er die ganze Zeit über, da die Reise währt, das Schiff nicht verlassen, bei Verlust seines Gehaltes, und noch über-

dies einer willkührlichen Strafe. Er versieht auch die Stelle eines Actuarius, oder Gerichtschreibers bei peinlichen Fällen und Untersuchungen, ingleichen eines Notarius bei Verfertigung des Testaments und des Verzeichnisses der Verlassenschaft derjenigen, die auf der Reise sterben. Damit er aber in diesen Fällen allen Verdacht des Betrugs oder der Unterschleife von sich ablehne, ist er gehalten, binnen vierundzwanzig Stunden nach der Zurückkunft der Admiralität alle Papiere, die diese Untersuchungen, Testamente und Inventarien angehen, der Admiralität zu überliefern.

Schiffsschüssel, s. unter Schüssel.

Schiffsschwerdt, ein Anhang an jeder Seite eines niedrigen mittelmäßigen Schiffes, welches keinen hervorstehenden Kiel hat, um damit auf flachem Wasser zu fahren. Die Holländer nennen dasselbe Schmacke. Dieses Schwerdt hat die Form eines ovalen Thorflügels, und ist fast so lang, als der Rumph des Schiffes, und so breit, als die Höhe desselben ungefähr beträgt, auch eine Hand breit dick. Auswendig, an dem Bauche des Schiffes, ist auf jeder Seite ein solches Schwerdt mit Thürangeln so befestiget, daß man es aufheben und niederlassen kann. Wenn der Wind dem Schiffer in seinem vorhabenden Laufe seitwärts kommt, so läßt er eines von denselben an der gegenüberstehenden Seite in das Wasser herab, welches dann das Schiff steif hält, und hindert, daß es nicht nach der Seite getrieben werde.

Schiffsseil, s. Schiffstau. Von den Schiffsseilen bei den Griechen, s. Th. 50, S. 289.

Schiffssignal, Schiffsignale, s. unter Signal.

Schiffssoldat, ein Soldat auf einem Schiffe, s. unter Schiffmannschaft, oben, und unter

Kriegsflotte, Th. 50. Für Schiffsoldat, welches nur den Stand überhaupt, ohne Beziehung auf ein gewisses Schiff, andeutet, ist Seesoldat üblicher.

Schiffsspiegel, der mit Malerei und Schnitzwerk gezierte Theil des Schiffes, welcher von den Hintersteven bis an die Kajüte geht. In der Fregatte ist er oben flach, unterwärts nimmt er rundlich ab.

Schiffstau, Schiffsseil; s. unter Schiffbaukunst, Th. 143, S. 181 u. f.

Schiffsteif, ein Untersegel, welches sich gerade hält und beim Lavieren nicht auf der Seite liegt.

Schiffsteller, eine wenig bekannte Fischart, welche Katesby unter seinen Fischen anführt.

Schiffsten, nennt man an der Donau das Lichten oder Löschen der Schiffe, um bei den in derselben befindlichen Strudeln und Wirbeln, mit weniger getauchten Fahrzeugen, über die aufs Gefährlichste, oft nur wenige Fuß unter Wasser liegenden Klippen und Felsen sicher wegfahren zu können. Die Vernachläßigung dieser Vorsicht, und die sorglose Ersparung der verhältnißmäßig kleinen Ungelegenheit, mit welcher das Aus- und Einladen der Güter ꝛc. verknüpft ist, hat schon Viele unglücklich gemacht.

Schiffstheer, s. unter Theer.

Schiffstonne, s. unter Last, Th. 65, S. 188.

Schiffstrafe, s. unter Schiffsmannschaft, oben, S. 324, und Kielholen, Th. 37.

Schiffstreitplatz, bei den Griechen und Römern eine eingefaßte See, woselbst man zur Lust und Uebung einen Schiffstreit anzustellen pflegte. Zu diesem Zweck war die See mit einem Gebäude umgeben, welches nach Art eines Amphitheaters angelegt, und ebenfalls mit Sitzen, als in den Schauspielhäusern, versehen gewesen. Oder man

ließ auch in das Parterre der dazu angelegten und eingerichteten Schauspielhäuser, nachdem das Orchester vermauert worden, Wasser laufen, und hielt dann diese Schiffstreite. Man findet davon noch ein Beispiel in dem Schauspielhause zu Parma, welches auch dazu eingerichtet war.

Schiffstrinkwasser, Quellwasser oder süßes Wasser, welches in Tonnen gefüllt auf den Seereisen zum gewöhnlichen Getränk mitgenommen wird. Zur Coagulirung des Schiffstrinkwassers verlangt Glauber gereinigten Kochsalzgeist, welcher nach seiner Vorschrift auf folgende Weise bereitet wird: Man beschlage eine gläserne Retorte, und fülle sie dann mit nachstehender Erde und Salz an. Das Kochsalz wird vor der Destillation in einem irdenen bedeckten Topfe langsam geglühet, dann in Wasser zerlassen, durch ein leinenes Tuch geseihet, und bis auf ein Häutchen abgedampft. Jetzt mache man aus Lehm, der keinen Sand bei sich führt, Kugeln von der Größe der Taubeneyer, lasse sie trocknen, und in einem Topfe ausglühen. Diese Kugeln lasse man einige Stunden lang in dem starken Salzwasser liegen, trockne sie dann und fülle damit die Retorte an. Das Feuer wird durch Grade verstärkt, und zuletzt ein so starkes Flammenfeuer gemacht, daß kein Rauch mehr in den Glasrecipienten übergeht, in welchem man etwas Wasser vorgeschlagen. Den Salzgeist rectificirt man ohne allen Zusatz aus einem kurzen beschlagenen Kolben im Sandbade und über dem Helme. Das erste Wasser wird weggenommen und der helle klare Salzgeist aufbewahrt. Dieser Geist wird viel kräftiger, wenn man ihn über kalcinirten und gepulverten Kieseln noch einmal rectificirt. Das Ausglühen der Lehmkugeln, und des Kochsalzes und der Kiesel, dient, viele fette Unreinigkeiten zu

verbrennen, und der Bodensatz in der Retorte giebt einen guten Salzanschuß, wenn man Wasser darauf gießt. Dieser Salzgeist macht das Trinkwasser auf den Schiffen, wenn man davon ein wenig in die Fässer gießt, lieblich säuerlich, es löscht den Durst, mildert das Schneiden im Gedärme, widersteht der Fäulniß und dem Trübewerden, und tödtet die Würmer im Wasser. Ein solches Getränk beugt dem Scorbut vor, erhält den Leib gesund, und kann an Fleisch und Speisen gekocht werden. Ein Paar Tropfen von diesem Salzgeiste in Wein oder Bier getröpfelt, machen ein Glas Wein angenehm im Geschmack, und Trinkwasser zu einem gesunden Getränke, das zähe Blut zu verdünnen, so wie man auf allen Reisen die schlechten Getränke Wasser, Wein und Bier damit verbessert. Wenn man glühenden Stahl etlichemal in diesem Salzgeiste ablöscht und denselben unter Wasser gießt, so entsteht auf der Stelle ein Gesundbrunnen, wie der zu Spaa, der die Excremente schwarz färbt, den Leib öffnet und das Gemüth erheitert. Wenn man diesen Salzgeist mit Zucker eindickt, so kann er in trockner Gestalt in Feldzügen, auf Reisen und überall in einer Dose fortgebracht werden, ohne das man Gefahr leide, das Glas damit zu zerbrechen. Endlich beugt er, unter Wein gemischt, der Trunkenheit vor, indem er den Durst, den die feurigen Geister machen, und die Hitze im Blute abkühlt. Dieses wären nun die gerühmten Eigenschaften dieses Salzgeistes, wodurch man das Schiffstrinkwasser angenehm machen kann.

Schiffsuntertheil, der Theil des Schiffes unter dem obern Verdeck.

Schiffsverdeck, s. unter Schiffsbaukunst, Th. 143.

Schiffsverkleidung, die äußere Verkleidung des ganzen Schiffes von dicken Brettern, Bohlen ꝛc.

Schiffsvolk, Schiffskinder, s. Schiffsmannschaft. Auf Kauffahrern pflegt man die ganze Equipage des Schiffes Schiffsvolk, Schiffskinder zu nennen. Sie besteht nämlich ebenfalls, wie bei den Kriegsschiffen, aus Schiffsofficieren, die dem Kauffahrteischiffe vorgesetzt sind, nämlich: aus dem Schiffer, auch Schiffkapitain genannt; dem Hochbootsmann, der nächste nach dem Schiffer, an einigen Orten folgt er jedoch erst auf den Steuermann, er hat in Abwesenheit oder Verhinderung des Schiffers die Aufsicht über das Schiff und die Equipage; in Anwesenheit desselben richtet er seine Befehle aus, sieht nach, ob Alles in gehöriger Ordnung ist, und giebt dem Schiffer davon Nachricht; dem Steuermann, den Lootsen oder Piloten, dem Schiffschreiber, dem Ober- und Untermeister (die beiden Wundärzte) dem Schiemann, der Konstabel, dem Bottelier und dem Supercargo, Lat. Institor, welchen die Befrachter zur Besorgung der Ladung einschicken; was er dieserhalb verspricht oder unternimmt, ist der Befrachter zu genehmigen schuldig. Die beiden Wundärzte müssen auf Kauffahrern sich vor ihrer Annahme erst einer gehörigen Prüfung ihrer Geschicklichkeit unterwerfen, und wegen der erlangten Geschicklichkeit in der Ausübung solches mit tüchtigen Zeugnissen beweisen. Die Rheeder sind dagegen gehalten ihnen einen mit aller nöthigen Arznei, Kräutern und andern erforderlichen Sachen gefüllten Kasten zu liefern, den sie durch geschickte Wundärzte des Ortes ihres Aufenthalts untersuchen lassen müssen. Die Instrumente, welche sie gebrauchen, sind sie aber gehalten sich selber anzuschaffen. Sie sind

verpflichtet kranke Matrosen und Soldaten, die im Dienste des Schiffes krank geworden oder sonst zu Schaden gekommen, zu heilen; und wenn sich ansteckende Krankheiten auf dem Schiffe zeigen, müssen sie solches dem Schiffer sogleich anzeigen. — Zu dem eigentlichen Schiffsvolke gehören die den oben angeführten Officieren, Untergebene, nämlich die Matrosen oder Bootsknechte, und die Schiffsjungen; auf großen Kauffahrern auch noch die Soldaten, welche zur Vertheidigung des Schiffes dienen, die Maaten, welche ihre angewiesenen Verrichtungen auf dem Schiffe haben, und zur Aufwartung in demselben gebraucht werden; die Köche, und dann die Musiker, die zur Aufheiterung des Schiffsvolks dienen. Der Lohn der Schiffs-Equipage wird Heuer genannt, und der Kontract muß deshalb schriftlich aufgesetzt werden, oder sie müssen ihre Forderung mit einem Eide bekräftigen. So lange das Schiffsvolk seine Pflichten erfüllt, muß ihm der Lohn pünktlich gezahlt werden, wird von ihnen mehr gefordert, als sie zu leisten versprochen, so muß auch der Lohn größer seyn. Wenn zum Beispiel von ihnen verlangt wird, daß sie die Waaren in das Schiff einbringen und stauen sollen, welches sie, wenn andere Arbeiter an dem Orte sind, die dasselbe besorgen können, zu thun nicht verpflichtet sind, so muß ihnen solches besonders bezahlt werden, welches das Windegeld genannt wird. Da auch die Wartung des in sich verderblichen Gutes, als das Umstechen des Getreides ꝛc. nicht eigentlich zu ihren Pflichten gehört, so muß ihnen davon, den Umständen nach, ein gewisses Kühlgeld gereicht werden, welches der Kaufmann zahlen muß. Eben so sind auch die Matrosen, die auf eine gewisse Fahrt oder Zeit gedungen werden, nicht gehalten, dem Schiffer,

wenn er solche verändern will, zu folgen, er müßte sie denn durch eine Verbesserung der Heuer dazu bewegen. Das Schiff und die Fracht haften besonders für die Heuer der Schiffkinder. Wenn das Schiff verunglückt, so bekommt das Schiffsvolk, wenn so viel von den Geräthschaften des Schiffes geborgen worden, als die Heuer beträgt, die ganze Heuer, welches jedoch so zu verstehen ist, daß wenn alle Unkosten, die wegen der Bergung aufgegangen sind, vorher abgezogen worden; denn das Bergelohn wird vor allen andern voraus bezahlt, aus der Ursache, daß wenn nichts geborgen wäre, auch keine Heuer bezahlt werden könnte. Die besonderen Belohnungen, welche die Schiffskinder bei jeder für die Fracht gethanen Reise zu bekommen pflegen, sind die Führung und das Mattenschütteln. Wer sich zu einem Steuermann oder andern Schiffsofficier angiebt, und diesem Amte nicht gehörig gewachsen ist, der geht seines Lohnes verlustigt, und wird noch überdies ausserordentlich bestraft, wenn durch seine Unkunde Schaden entstanden ist. Die Pflichten des Schiffsvolks sind: 1) daß es sich ohne Erlaubniß des Schiffers nicht von dem Schiffe wegbegeben darf, sonst wird es mit Gefängniß bestraft; 2) daß es sich nicht unterstehen darf das Boot loszumachen, sonst erfolgt dieselbe Strafe; 3) daß es bei Verunglückung des Schiffes, so viel immer möglich, bergen helfe, wofür es jedoch nach gethaner Arbeit ein gewisses Bergelohn über die Heuer erhält, dahingegen verlieren diejenigen, die nicht bergen helfen oder entlaufen, nicht nur ihre Fracht und Heuer, sondern werden auch noch dazu bestraft, welche Strafe im Lub. S. R. Tit. 3. Art. 6. dahin bestimmt ist, daß dieselben, wenn sie in einer Hanseſtadt angetroffen und dessen überwiesen

worden, das erste Mal zwei Monate im Gefängniß bei Wasser und Brod, das andere Mal drei Monat bei Wasser und Brod bestraft, auch ihnen dazu ein Zeichen an den Backen gebrannt werden soll. Werden einige vom Schiffsvolke im Dienste des Schiffes krank, verwundet oder gefangen, so müssen sie unentgeldlich auf gemeinsame Kosten geheilt oder gelöset, und ihnen dennoch die volle Heuer bezahlt werden.

Schiffswendung, die Wendung eines Schiffes, oder eine Veränderung der Lage; denn indem das Schiff auf einen Windstrich gelaufen, wird das Steuer auf die rechte oder linke Seite gestoßen, und auf einen andern Strich gelaufen. Die unvermuthete Wendung eines Schiffes nennen die Franzosen faire chapelle, und die Holländer Querstaag vallen.

Schiffswerft, Schiffsholm, in der Schiffbaukunst, der Platz, worauf die Schiffe gebauet werden. Ein dergleichen Platz muß immer an einem solchen Orte seyn, wo ein Hafen ist, damit die fertigen Schiffe von dem Schiffswerft darein abgelassen werden können; s. auch unter Schiffsbaukunst, Th. 143, und unter Werft.

Schiffswerftkäfer, Cantharis navalis, eine Käferart, die sich auf den Schiffswerften aufzuhalten pflegt.

Schiffswinde, Hisse, Fr. Guindeau, Cabestan, eine senkrechte Winde auf den Schiffen, die Anker damit in das Schiff zu winden, die Segel einzunehmen, zum Bugsieren ꝛc. s unter Winde. Nach Adelung soll die erste Hälfte des vermuthlich Holländischen Wortes mit Giebe und Göpel von heben abstammen; die letzte Hälfte ist ungewiß. Man nennt den Kabestan auf den Schiffen auch die Spille. Man hat auch Schiffs-

winden, die aus einem langen starken Baum, in Gestalt eines abgekürzten Kegels bestehen; am obern Ende sind eine Anzahl Löcher durchbohrt, worin man die Hebel steckt, vermittelst welcher die Winde herumgedreht wird. Man braucht sie zu den schwersten Bestrebungen, z. B. ein Schiff von einer Klippe oder Bank in tieferes Wasser hinabzuheben ꝛc.; s. unter Winde.

Schiffszärte, s. Schiffsbefrachtungscontract.

Schiffszimmermann, ein Handwerker, der sich mit dem Schiffbau beschäftiget, die Schiffe bauet. Es läßt sich dieser Zweig in zwei Theile theilen. Erstlich derjenige, der nur bloß platte Fahrzeuge und Floßkähne verfertiget, und nicht so viele mechanische Kenntniß haben darf, als der andere, der kleine und große Seeschiffe bauet, welche Handwerker weit mehr Kenntnisse und Wissenschaften haben müssen. Sie sind an den Orten, wo Seeschiffe gebauet werden, zünftig, und haben ihre Lehrlinge und Gesellen, die in den Seestädten wandern; s. unter Zimmermann, in Z.

Schiffszunge, bei dem Buchdrucker, ein in das Schiff passender hölzerner Schieber mit einem Handgriff, womit der Setzer die gesetzten Kolumnen aus dem Schiffe ausschießt; s. auch unter Schiff, Th. 142, S. 685.

Schifftarme, im Bergwerke die Arme, mit welchen die Kränze der Räder an einem Radehaspel unterstützt werden, und welche denselben zusammenhalten helfen.

Schifften, Schiften, ein regelmäßiges thätiges Zeitwort, welches nur in einigen Fällen des gemeinen Lebens üblich ist. 1) Ein Gewehr schiften, in einigen Gegenden, es mit einem Schafte versehen, wofür jedoch schäften gangbarer ist; s. dieses. — Bei den Falkenierern wird ein Habicht

geschifftet, wenn ihm frische Schwungfedern aufgesetzt werden, wenn sie nämlich die alten zu Zeiten zerstoßen haben. — 3) Einen Sparren schiften, in der Zimmermannskunst, einen Sparren der Länge nach an und auf den andern verbinden, daher diejenigen Sparren, welche an einem andern Sparren auf solche Art anlaufen, daselbst Schifftsparren, s. diesen Artikel, genannt werden. Nach Adelung ist dieses Wort mit schäften ein und dasselbe, und nur von demselben in der Mundart verschieden. Das Niedersächsische schiften, theilen, ist von Schichten nur im Suffixo verschieden.

Schifftsparren, Schifftrasen, Fr. Chivron de Croupe, oder Empanon, in der Baukunst, die ungleich langen Sparren oder Rasen, welche bei einem Walmdache, sowohl auf der Walmen- als Dachseite, an die Gradsparren oder Gradrasen, nach ihrem schrägen Schnitte angenagelt sind. Im Bergwerke sind die Schifftsparren die zwischen den Hauptsparren eines Göpeldaches schräge stehenden Sparren, welche die Hauptsparren desselben unterstützen und einen Drittel derselben an Länge ausmachen. Sie werden unten in die Schwelle des Göpelhauses, und oben von der Seite in die Hauptsparren eingezapft; auch kann man sie an diese mit starken Nägeln anschlagen.

Schiff und Geschirr, in der Landwirthschaft, dasjenige Geräth, welches zur Feld- und Landwirthschaft nothwendig ist, es mag einen Namen haben, wie es wolle, als Wagen, Pflüge, Eggen ꝛc. ꝛc.; s. oben unter Schiff, Th. 142, S. 686, und Inventarium, Th. 30, S. 528.

Schiffe von der Linie, s. Linienschiffe, Th. 143.

Schiffe von hohem Borde, Holl. Hooge Scheepen, sind diejenigen Schiffe, welche nur mit Segel

fahren, und derer man sich auf allen Meeren zu schiffen bedient; besonders diejenigen, womit man auf dem Oceane fährt, zum Unterschiede der Galeeren und platten Schiffe, und der kleinen Schiffe, die zum Dienste der andern gebraucht werden.

Schiffe von Holz, hierzu gehören alle Schiffe, welche von Holz gebauet werden, als Kriegs-, Kauffahrtey ꝛc. Schiffe; s. Schiffbaukunst, Th. 143.

Schiffe von Leder, kleine Schiffe von Leder, deren obere Länge 7 Fuß 6 Zoll, die untere 5 Fuß 6 Zoll beträgt; die Höhe ist hinten 2 Fuß und vorne 1 Fuß 10 Zoll. An der Seite haben sie einen Windbeutel, der 3 Fuß lang, vorne 8 Zoll, hinten aber 1 Fuß weit ist. Das Loch und der lederne Hals, wo der Wind hereingelassen wird, ist 1 1/2 Zoll weit; oben wird es mit einem hölzernen Pfropf zugemacht, damit der Wind im Beutel bleibe. Die Seitenwand dieses Schiffes kann von Brettern seyn, so einen Zoll dick sind. Man kann solche auch mit weißem Bleche beschlagen. In der Mitte dieses Schiffes wird zu beiden Seiten ein Leder mit platten, glatten und runden Köpfen angenagelt, und mit zwei Reihen solcher Nägel dicht an einander befestiget, wie dann überall und am ganzen Schiffe, auch der Windbeutel, mit doppelten Reihen Nägeln angenagelt wird. Das Leder in der Mitte muß geräumig befestiget werden, damit das Schiff bei dem Zusammenlegen nachgeben kann. Hinten und vorne werden Bretter 12 1/2 Zoll breit oben auf dem Schiffe, wenn es von einander gemacht wird, durch Schrauben oder Splinte befestiget, welche das Schiff von einander halten, wozu dann noch ein Gefäß in der Mitte des Schiffes etwas nach hinten zu angebracht wird, welches das Schiff mit von einander hält. Vorn

ist solcher schmäler, wie hinten, und hier ist es ungefähr 3 Fuß weit. Man muß dazu gut geschmiertes Leder nehmen, welches noch mit einem Wasserkitt überzogen werden kann.

Schiffe von niedrigem Borde, Holl. Laage Scheepen, Schiffe mit Segeln und Rudern, als z. B. die Galeeren, welche gemeiniglich nur auf dem Mittelländischen Meere fahren.

Schiffe von Weiden, s. unter Weide, in W.

Schiffwächter, Schiffbewacher, Hafenwächter, Kommandirte zur Wache und Sicherheit des Seemagaziens und der Schiffe, welche im Hafen liegen. Sie sind in drei gleiche Theile getheilt, davon der dritte Theil gemeiniglich Kalfaterers oder Zimmerleute sind. Eine jede dieser Brigaden wird durch einen Equipagenmeister kommandirt, unter dem Befehle des Hafenmeisters.

Schiffwagen, ein Wagen, mit welchem man über einen Fluß fahren kann. Zwischen den Leitern eines ordentlichen Wagens stehen vier Fässer, und an die Eisen, welche die Leitern dieses Wagens zusammenhalten, können die Ruder angestämmt werden. Wenn der Wagen im Wasser als ein Schiff regiert wird, so sind Haken angebracht, auf welchen die Ruder liegen können. In der Gegend der Vorderräder hat der Wagen eine Oeffnung, so daß beim Lenken des Wagens nach einer oder der anderen Seite die vorderen Räder darin gehen können und Platz haben. Wenn der Wagen im Wasser ist, wird die Deichsel in die Höhe gerichtet. Man kann diese Wagen auch anstatt der Pontons zur Schlagung einer Schiffbrücke gebrauchen; s. Wasserwagen.

Schiffwurm, Schiffwurmschnecke, Bohrwurm, Teredo Linn., s. unter Holz, Th. 24, S. 869.

Schiffwurmschnecke, s. den vorhergehenden Artikel.

Schiffzahl, im Deichbau, in den Gegenden, wo mit Schiffen gedeicht wird, die Zahl oder Summe der Schiffe, so eine Kommune ausmacht, wo zu einem Schiffe insgemein eine Rolle oder zwei halbe Bauen gehören. Ein Schiff wird in diesem Verstande auch für das dazu gehörige Land genommen.

Schiffziehen, eine Strafe, welche der Kaiser Joseph der Zweite einführte. Dieser gerechte Monarch hat in seinem Kriminalgesetzbuche die Todesstrafe, wovon es immer noch zweifelhaft bleibt, ob sie Menschen gegen Menschen auszuüben ein Recht haben, fast gänzlich abgeschafft, und dafür unter andern Strafen bei Kriminalverbrechern auch das Schiffziehen eingeführt; jedoch kann man daran zweifeln, ob er durch die Einführung der so harten Strafe des Schiffziehens den Hauptendzweck der Strafe: die Verhütung ähnlicher Verbrechen, erreicht habe, da die Verbrecher dadurch aus den Augen derjenigen entfernt werden, welchen sie zum abschreckenden oder warnenden Beispiele dienen sollten.

Schiffzoll, Seezoll, Wasserzoll, der Zoll, welcher von den Schiffen und ihren Waaren gegeben wird, ingleichen der Ort, wo solches geschieht.

Schiffzwang, s. Stapelrecht.

Schiffzwieback, s. Th. 49, S. 750.

Schifstich, s. Spitzenstich.

Schiftarme, s. Schifftarme.

Schiften, s. Schiften.

Schiftsparren, s. Schifftsparren.

Schihp, eine Art Stör; s. unter Stör.

Schike, Sandfloh, Culex minutissimus, nigricans; Pulex penetrans, s. unter Floh, Th. 14, S. 346.

Schikenliane, s. Ausſauger im Supplement.

Schikloſch, der vornehmſte unter den Weinen Ungarns von rother Farbe. Man macht davon auch Ausbruch, welcher an Stärke und Güte, nach dem Geſtändniß auswärtiger Kenner, alle Franzöſiſche und Italieniſche Weine übertrifft. Er kann aber, weil die Witterung nicht immer paßt, nicht alle Jahre gemacht werden.

Schilbe, ein Maas, darnach das Salz zu Schwäbiſch Halle gemeſſen wird.

Schild, der, im männlichen Geſchlecht. 1. Eigentlich eine in der Europäiſchen Kriegskunſt veraltete Art Schutzwaffen, den Leib damit gegen die feindlichen Pfeile und Hiebe zu bedecken und zu beſchützen, da denn die Schilde ehemals von verſchiedener Materie, Größe und Geſtalt waren; ſ. unten. Schild und Bogen führen. Den Schild vorhalten. Güldene Schilde. 1. Kön. 14, 27. Zweihundert Schilde, Kap. 10, 16. Aller Schilde Pracht, Opitz. Gelehnt auf ihre goldenen Schilde, Raml. — 2. Figürlich. (a) Dasjenige, was uns einen kräftigen und ſicheren Schutz gewährt. Der Herr iſt mein Schild, Pſ. 28, 7. Seine Wahrheit iſt Schirm und Schild, Pſ. 91, 4. (b) Die Figur, worin ein Wappen mit ſeinen Theilen verzeichnet wird, welche noch jetzt die Geſtalt der ehemaligen Schilde hat, weil die Wappen ehemals auf die Schilde gemalt wurden; der Wappenſchild: Einen Adler im Schilde führen, zum Schilde haben. Daher die figürliche Redensart: ſehen was Jemand im Schilde führt, was er für geheime Abſichten hat, vielleicht eigentlich, zu welcher Parthei er gehört. Nichts Gutes im Schilde führen, mit etwas Böſem umgehen. Weil ehemals nur adeliche Perſonen Wappenſchilde führen durften, ſo

wird nach einer noch weiteren Figur auch die adelige Würde noch in einigen Redensarten der Schild genannt. Zum Schilde geboren seyn, von adeliger Herkunft seyn. Nach einer andern Figur bedeutet Schilde zuweilen die Ahnen.

Denn Schilde sind das mindste
Von dem was Tugend heißt. Opitz.

Der bloß auf Schilder (Schilde) pocht, Günth. Ingleichen Personen von hoher Geburt und Würde, welche Figur doch jetzt veraltet ist. Gott ist sehr erhöhet bei den Schilden auf Erden, Ps. 47, 10. Gott, der Ew. Majestät groß gemacht und unter den Schilden dieser Erde erhöhet hat, Mosheim. (c) Eine Münze, auf welche ein Wappenschild mit seinem Wappen gepräget ist; eine im Hochdeutschen veraltete Bedeutung, in welcher Schild ehemals für Thaler gebraucht wurde, wie im mittleren Latein Scutum, noch jetzt im Italienischen Scudo, und im Französischen Ecu. Frisch führt verschiedene Beispiele von dieser Bedeutung an, welche in einigen Oberdeutschen Gegenden noch jetzt üblich zu seyn scheinen; daher war Schildfranc ehemals ein Dukaten. Eine gewisse Französische Goldmünze, welche unsern Karolinen ziemlich gleich kommt, wird noch jetzt Schild'or, eigentlich ein goldner Schild genannt. (d) Bei den Jägern wird das auf Leinwand gemalte, und in einem Rahmen befindliche Bild eines Thieres, ein Schild genannt, vermuthlich weil sie dasselbe wie ein Schild vor sich halten, wenn sie das Geflügel beschleichen wollen, wenn es hier nicht vielmehr ein Ueberrest einer alten Bedeutung eines Gemäldes ist; s. Schildern. (e) Eine schwache Wand zwischen zwei stärkern Pfeilern, besonders an den Gartenmauern, führt gleichfalls den Namen eines Schildes, vielleicht auch wegen einiger sich dabei ge-

dachten Aehnlichkeiten mit einem Schilde. Manche brauchen es hier im ungewissen Geschlechte, das Schild. (l) Endlich gebraucht man es noch in vielen einzelnen Fällen, um ein Ding zu bezeichnen, welches einem Schilde im ersten Verstande ähnlich ist, besonders wenn es zugleich zur Bedeckung eines andern Dinges oder eines Theils desselben dient. So ist die harte hohle Schale, welche den ganzen Körper der Schildkröte bedeckt, unter den Namen des Schildes bekannt, s. Schildkröte; und unter den Insekten giebt es mehrere Arten, welchen man ein Schild zuzuschreiben pflegt, s. Schildkäfer. Aus den Jüdischen Alterthümern ist das Amts- oder Brustschildlein Aarons bekannt. Die Postillione, Herolde, Kanzleiboten von Gerichten, Nachtwächter ꝛc. ꝛc. haben metallne Schilde an der Brust, wo, nach Adelung, auch zunächst die Bedeutung eines Wappenschildes Statt finden kann. Ein breiter dicker Knorpel auf dem Rücken der wilden Schweine heißt bei den Jägern der Schild, und bei den Schlossern ist es das Blech, welches das Schlüsselloch bedeckt, im mittleren Latein Escuchonetus. Die Feld- und Haselhühner haben an der Brust Federn von einer andern Farbe, welche bei den Jägern der Schild heißen, welchen Namen oft die Brust eines jeden Geflügels führt. Bei den Fleischern ist der Schild ein gewisser Theil von dem Buge eines Rindes, und bei den Schustern eine gewisse Stelle an der Hüfte des Pfundleders, wo es am dicksten ist, weil der Ochse auf dieser Stelle allemal liegt. Bei den Gärtnern ist das Oculiren mit dem Schilde oder anschilden, dem Oculiren mit dem Ringe entgegengesetzt, und so in andern Fällen mehr, s. unten.

2) In dem ungewissen Geschlechte das Schild, werden in Ober- und Niedersachsen nur die Wap-

penbilder oder Zeichen der Häuser, ingleichen die aushängenden und auf ein Brett gemalten Zeichen der Handwerker und Gewerbe das Schild genannt, eben so die an der Seite der Schellen oder Klingeln an den Thorwegen oder Thüren der Häuser, auch an den Zimmerthüren ausserhalb angemachten lakirten Bleche mit dem Namen und Charakter der Einwohner; gleichfalls eine Anspielung auf einen Wappenschild. Das Schild einziehen, sein Handwerk, sein Gewerbe niederlegen.

Anmerkung I. Nach Adelung ist der Unterschied in dem Geschlechte und der Deklination dieses Wortes im Grunde nur provinziell und daher nicht zu billigen, obgleich alle Oberſächsische Sprachlehrer denselben zu einer grammatischen Regel gemacht haben. Im Oberdeutschen ist dieses Wort ohne Unterschied männlichen Geschlechtes, und hat daher in der Mehrheit ohne Ausnahme die Schilde. In Ober- und Niedersachsen hingegen, besonders im gemeinen Leben, sagt man fast in allen Bedeutungen des männlichen Geschlechtes die Schilder, welches aber ein Wort ungewissen Geschlechts voraussetzt, und es wird auch daselbst sehr häufig in allen Bedeutungen als ein Neutrum gebraucht. Indessen hat das männliche Geschlecht alle nur erforderliche Gründe für sich, und es ist der Analogie gemäß, es auch in der letzten Bedeutung eines Zeichens eines Handwerkers oder Gewerbes männlich zu brauchen, und folglich auch in der Mehrheit die Schilde zu sagen, weil kein Grund vorhanden ist, warum ein Wort in der einen Bedeutung anders geformt werden soll, als in der andern. Aichinger sagt ausdrücklich in seiner Sprachkunst, daß die Mehrheit: die Schilder, ein Eigenthum der Meißner sei. — Anmer-

kung II. Schon bei dem Ottfried und Notker Schilt, im Niederſächſiſchen gleichfalls Schild, im Engliſchen Schield, im Angelſächſiſchen Scylt, im Schwediſchen Skölt, im Hebräiſchen Schilteh. Es iſt von dem veralteten ſchalen, ſchelen, ſchilen, decken, bedecken, Schwediſch skyla, wovon auch unſer Schale abſtammt. Auf ähnliche Art ſtammt das Schwediſche Hlif, ein Schild, Lat. Clypeus, von lifa, decken, bedecken, und das Lateiniſche Scutum in den Slavoniſchen Mundarten Schit, Polniſch Sczyt, Böhmiſch Ssijt, von dem veralteten Schuten, bedecken her, wovon wir noch das Intenſivum ſchützen haben.

Schild, der Ackerſchnecke, ſ. unter Schnecke.

— (Amts=), ſ. oben, S. 376.

—, in der Baukunſt, ſ. oben, S. 375 (e).

—, das blaue, ſ. unter Schmetterling.

—, beim Feuerwerker, ſ. Waſſerfeuerwerk.

—, beim Fleiſcher oder Schlächter, ſ. oben, S. 376. Es iſt der Theil hinter dem Vorderblatte eines Rindes, woraus der Fleiſcher urtheilen kann, ob der Ochſe fette Rippen hat.

—, beim Gärtner, ſ. oben, S. 376.

— (Haus=), ſ. oben, S. 377. Die Hausſchilde haben auch verſchiedene Perioden in Hinſicht der Geſtalt, der Malerei ꝛc. gehabt. Nach den bloßen Zeichen; Fr. Enseignes, welche über der Thür angebracht waren, als ein Stiefel, ein Hufeiſen, eine Schneiderſcheere und Bügeleiſen, ein Platteiſen, verbundene Kegel, ein Faß ꝛc. um einen Schuhmacher, Hufſchmid, Schneider, Gelbgießer, Drechsler, Böttcher ꝛc. anzuzeigen, folgen die zum Theil oblongen, zum Theil viereckigen, zum Theil ovalen, Schilde von Holz, worauf das Gewerbe und der Name desjenigen, der es trieb, geſchrieben, und ein Stiefel und Schuh, ein Hufeiſen ꝛc.

abgebildet waren. Diese Periode der hölzernen Schilde, welche über der Thür, oder über und unter dem Fenster desjenigen, welcher das benannte Gewerbe trieb, ausserhalb am Hause angebracht waren, dauerte ziemlich lange — bis zu Anfange dieses Jahrhunderts. Nach dem Kriege 1806 verloren sich schon nach und nach diese hölzernen Schilde, und wurden durch kleine viereckige oder ovale roth oder schwarz lakirte blecherne ersetzt, welche zu beiden Seiten der Hausthür angebracht waren, und worauf en miniature ein Stiefel, ein Platteisen ꝛc. gemalt waren; späterhin, nach den Kriegen 1813, 1814 und 1815, wurden diese Art Schilde allgemein, so daß man nur noch wenige Schilde von Holz in den großen Städten vor den Häusern erblickt, und wo solches noch Statt findet, da sind die Häuser gewiß nur in schlechten Umständen, z. B. in den Gassen und in den Vorstädten; denn jeder Hauswirth, oder Hauseigner, der sein Haus nur einigermaßen hat elegant einrichten und hübsch von aussen abputzen lassen, duldet dergleichen Schilde nicht mehr daran, weil sie die Harmonie des Ganzen stören. In neuester Zeit oder gegenwärtig sind in Paris auch schon diese Schildchen wieder abgeschafft, und dafür an das Haus selbst das Gewerbe, welches jeder der Einwohner führt, gemalt, welches eine sehr bunte Gewerbekarte abgiebt. Ob diese Mode bei uns Alles nachahmende Deutsche auch Eingang finden wird, wird die Zeit lehren, wenigstens geschmackvoll ist sie nicht. — Eine zweite Art Hausschilde, sind die sogenannten Charakter=Schilde, worauf der Name und Charakter der Bewohner verzeichnet ist, und die zur Seite der Schelle oder Klingel angebracht sind; sie sind gleichfalls von Blech, und schwarz, roth oder grün lakirt, und der Name und Stand

der Person mit goldenen Buchstaben darauf geschrieben.

Schild (Heer=) s. unter Schild (Kriegs=).

—, beim Jäger, s. oben, S. 375. Bei den Haselhühnern die schwarzen, bei den Feldhühnern die rothen Federn, welche sie auf der Brust haben. In beiden Arten hat der Hahn jederzeit mehr dergleichen Federn, als die Henne. Auch ein Stück Leinwand, worauf eine Kuh, ein Pferd oder Hirsch mit lebendigen Farben gemalt worden, um die Rebhühner damit nach dem gelegten Zeug zu treiben, wird Schild genannt. — Das bemalte Stück Leinwand wird mit hölzernen Stäben auf einander gespannt, und hat oben ein Loch, daß der Jäger, welcher solches in Händen hat und vor sich hält, durchsehen kann. In starkem Winde ist die Kuh besser zu gebrauchen, weil man sich an dem Schilde gar zu müde halten muß.

—, (Kriegs=), eine Schutzwehr bei den Alten, die am Arm getragen wird, um sich damit gegen die feindlichen Streiche zu bedecken. Man machte sie von Kupfer oder Holz, auch wurden sie von Reifern geflochten und mit Leder überzogen, mit allerhand Farben angestrichen, und mit hellpolirten Bukeln besetzt. Sie waren hauptsächlich von runder und oblonger, eyförmiger, Gestalt, dann auch langgeviertet, rautenförmig, oder ausgeschweift von unterschiedener Größe. Nach dem Plinius erfanden Prötus und Akrisius bei ihrem Streite mit einander, oder Chalkus, des Athamas Sohn, den Schild. Nach dem Clemens Alexandrin, sind die Samniter Erfinder davon, und die Thracier Erfinder der kurzen runden, deren man sich zu Pferde bediente. Bei den Römern oder Lateinern hieß der Schild Clypeus, man leitete wahrscheinlich seinen Ursprung nach dem Servius von dem Griechischen Zeitworte καλυπτειν,

verbergen, her; weil die älteſten Schilde, unter denen die Argoliſchen wegen ihrer Größe vorzüglich berühmt waren, den ganzen Leib des Kriegers verbargen und bedeckten. Die alten Grammatiker haben einen Unterſchied zwiſchen Clypeus, Clypeum, denn auch in dieſem Geſchlechte wird das Wort gefunden, und Clupeum einführen, und behaupten wollen, daß letzteres keinen Schild, ſondern ein Gemälde oder eine andere Art von Abbildung bezeichne, und von Clueo, berühmt ſeyn, abſtamme. Dieſer Unterſchied iſt aber ungegründet, und dieſe Wörter bezeichnen bald einen Schild, bald eine Abbildung, wie das ſchon aus dem Ausdrucke clypeus votivus erhellt. Dieſe Abbildungen ſtellten entweder Perſonen in Bruſtbildern, oder berühmte Thaten derſelben, oder andere Gegenſtände, die als eine Art von Wappen großer Helden anzuſehen ſind, vor. So hatte Menelaus das Bild einer Drachen auf ſeinem Schilde, Idomeneus das von einem Hahne, Meſſenius, das Bild eines Adlers mit ausgebreiteten Flügeln, Alcibiades das eines Amors, der mit dem Blitze bewaffnet war, und auf eine ähnliche Art erkannte man die ſieben Helden vor Theben an ihren Schilden. Oefters drückte dieſe Abbildung eine Handlung aus, wie z. B. ein Römiſcher Kaiſer gegen den Feind auszog oder ſiegreich aus dem Kriege zurückkam. Dergleichen Schilde ſieht man auf den Münzen des Probus, und von dieſem Gebrauche, die Schilde zu bemalen, oder mit andern Arten der Abbildungen zu verſehen, kommt, beſonders in Anſehung des erſtern, der deutſche Ausdruck ſchildern und Schilderey her. Plinius redet von dieſen Clypeis wie folgt:

„Die Bruſtbilder, Clypeos, der Seinigen entweder an einem geheiligten oder öffentlichen Orte

zu weihen, hat, wie ich finde, Appius Claudius zuerst angefangen; denn dieser stellte im Tempel der Bellona seine Vorfahren auf. Ein würdiger Anblick, besonders wenn eine Schaar von Kindern durch ihre kleinen Abschilderungen gleichsam ein Rest der Nachkommenschaft um die Väter herum zeiget; dergleichen Schildereyen Niemand ohne Vergnügen ansieht. Auf dergleichen Schilden, mit welchen man bei Troja focht, waren Bildnisse enthalten, daher sie auch den Namen der Schildereyen, Clypeorum, erhalten, und nicht, wie die verkehrte Spitzfindigkeit der Sprachkünstler vorgegeben, von cluo, berühmt seyn. Der Ursprung selbst zeugt von tapfern Gesinnungen, wenn man das Bild eines Jeden auf dem Schilde, den er führt, vorstellt ꝛc.“

Das Schild war eine der ältesten Defensiv-Waffe, und daher auch schon bei den Juden und Hebräern üblich, welche dreierlei dieser Waffen hatten; nämlich die Sochera, parma, Zenah, clypeus, und Magen, scutum, und dann wird bei ihnen noch der ehernen und güldenen Schilde gedacht. Sie sollen auch ihre besonderen Gemälde oder Wappen darauf gehabt haben, so soll David auf dem seinigen zwei ineinander gesetzte Triangel gehabt haben, die also sechs Ecken gegeben; an jeder derselben soll ein Buchstab von dem Hebräischen Worte Jehovah und Jah, in der Mitte aber das Wort Eloah, um den Rand aber Num. XI. gestanden haben. Wenn sie in den Krieg zogen, so wurden die Schilde gesalbt, damit die Spieße der Feinde nicht so leicht darauf einwirken konnten. Sie trugen die Schilde an dem linken Arme, um das Spieß in der rechten frei führen zu können. — Die Schilde der Griechen waren nicht nur

von Holz, Kupfer und von Reisern oder Schilf geflochten, sondern auch von Büffelleder bereitet, besonders von dem Rücken dieser Thiere, dergleichen Leder wurde oft vierfach übereinander gelegt. Ihre Gestalt und die Zeichen, die sie führten, findet man häufig auf den Denkmalen Griechischer Alterthümer, besonders bei den Abbildungen der Götter Griechenlands. — Die Schilde der Römer, welche von Holz verfertiget und mit Leder überzogen waren, s. auch oben, waren mit einem eisernen Rande eingefaßt, um nicht nur die Hiebe der Feinde aufzuhalten, sondern auch zu verhüten, daß wenn sie auf die Erde gestemmt wurden, sie nicht so leicht von der Fäulniß leiden konnten. Der Buckel in der Mitte war von Eisen oder Erz. Sie waren sämmtlich gezeichnet, damit man sogleich gewahren konnte, zu welcher Legion oder Kohorte ein Soldat gehörte, s. oben. Dagegen waren diejenigen, welche den Göttern geopfert wurden, oft von ungewöhnlicher Größe und zwar von Silber 138 Pfund an Gewicht. Es war eine große Schande, wenn man seinen Schild in der Schlacht verlor oder ihn sich vom Feinde nehmen ließ; bei den Griechen wurde ein solcher Fall mit dem Leben bestraft; dagegen wurden bei Leichenbegängnissen tapferer Helden ihre Schilde, worauf auch der Vorfahren glänzende Waffenthaten gemalt waren, neben der Leiche getragen; in der Schlacht gebliebene tapfere Soldaten wurden sogar in denselben zu Grabe getragen. Auch bei den alten Deutschen wurde derjenige für ehrlos gehalten, der sein Schild in der Schlacht verlor, oder es sich nehmen ließ. Die Reiterey führte kleinere Schilde, als das Fußvolk. Ein Mehreres von dem Gebrauche der Schilde als Schutzwaffe, s. unter Waffe, in W.

In der mittleren Geschichte oder vielmehr im Mittelalter, war der Schild ein vorzügliches Ehrenzeichen, den Adel und die Würde damit anzuzeigen, in dieser Bedeutung haben es auch die Verfasser der alten Deutschen Rechtsbücher im Sachsenspiegel ꝛc. genommen, wo der hohe und niedere Adel in sieben Heerschilde eingetheilt ist. Man hat daher sehr oft unter diesem Worte einen Vasallen bezeichnet, indem man eine Anzahl Schilde in den Bündnißbriefen bestimmte, womit Einer dem Andern zu Hülfe kommen sollte. Der Ausdruck: zu Schild und Helm geboren, ist dem Edelmann eigen; ja man verstand zuweilen ein ganzes adeliches Geschlecht darunter, wenn es hieß: Clypeus et progenies evanuit — Clypeus prostratus — exstinctus, so wollte man so viel sagen, daß ganze Geschlecht sei umgekommen ꝛc.

Nach dem alten Sächsischen und Alemannischen Lehnrechte ist der hohe und niedere Adel in Deutschland ehemals in sieben unterschiedene Klassen oder Grade eingetheilt. Den ersten Grad derselben machte der Deutsche König, den zweiten die geistlichen Fürsten, den dritten die Layenfürsten, den vierten die freien Herren — Dynasten und Grafen — den fünften die Mittelfreien, die Edelleute, den sechsten die Ministerialen oder Dienstmanne, den siebenten die Semperleute, das heißt, sendbare Leute aus dem Bürgerstande, die man zum Besten des Staats verschicken konnte, wohin vielleicht die Patricier gehören, die nicht vom Landadel in die Städte gezogen sind, sondern alte Stadtgeschlechter waren, oder auch solche die bei Hofe einen kleinen Dienst — officium palatinum — hatten. Späterhin wurden die Vasallen bloß allein in Unmittel-

bare, die vom Kaiser und Reiche, und in Mittelbare, die von den Reichsfürsten ꝛc. abhängen, eingetheilt; die ersteren wieder nach ihrer Würde in große und kleinere Vasallen, und die andern in landsäßige, auch diese wieder in kanzley und amtsäßige Vasallen ꝛc., welches aber Alles in der neueren Zeit so ziemlich verschwunden ist. Aus der veralteten Verfassung waren noch einige Spuren übrig geblieben, die sich noch vor Auflösung des Römisch-Deutschen Reiches äußerten, z. B. bei den ungleichen Ehen des Adels, bei der Ebenbürtigkeit der Zeugen in Deutschen Gesetzen, bei den Duellen, und auch darin, wenn der Lehnherr seine Lehnsherrschaft an eine geringere Person cedirte, wodurch sich seine Vasallen erniedriget hielten.

Die Schilde wurden in den ältesten Zeiten nur mit verschiedenen Farben bemalt, nachher brachte man Figuren darauf, bis sie späterhin gebraucht wurden die Wappen, nachdem solche beständig und fixirt worden, darauf anzubringen und vorzustellen. Was die Schilde in der Wappenkunst anbetrifft, s. unter Wappen und Wappenkunst.

Das Schildlehn, Clypeare feudum, ist eigentlich keine besondere Gattung von einem Lehen, sondern es war ein Ausdruck, wodurch man allgemein ein frei adliches oder Rittergut anzeigen wollte. Der Schild war vormals ein Kennzeichen des Kriegsstandes; nach altem Deutschen Rechte begriff man aber unter die Heerschilde geistliche und weltliche Personen von Adel und Würde. Der Ausdruck von einem alten Edelmann: zu Schild und Helm geboren, hat daher seinen Ursprung. Wer also auf solche Art geboren war, der war lehnsfähig, und konnte freie

Rittergüter ohne Widerspruch erwerben und besitzen. Man hatte nun noch die Ausdrücke: Schild und Helm führen, von adelichem Stande und Herkommen seyn; eines Schild und Helms seyn, zu einem Geschlechte gehören, einerlei Namen und Wappen führen. — Die altfränkische Distinction der sieben Heerschilde, die man dabei nicht mehr bemerkt, und die außer Gebrauch gekommen ist, hat zu der Benennung der Schildlehen Gelegenheit gegeben. Wenn daher Jemand zu einem von den sieben Heerschilden gehörte, so war er lehnsfähig und konnte freie adeliche Güter besitzen. Nach der jetzigen Verfassung, wo man nichts mehr von Heerschilden weis, fällt auch die Benennung von Schildlehen weg. Ein Rittergut und Lehn, so mit allen Gerichten, Pfarrlehn, Jagden, Unterthanen ꝛc. versehen ist, welches eigentlich ein Schildlehn bedeuten soll, kann auch ein Bürgerlicher besitzen, wenn die Observanz und die Privilegien der Ritterschaft der Provinz es nicht verbieten. Es wird nicht in allen Ländern Deutschlands nur allein ein Edelmann beim Verkauf eines Rittergutes zugelassen, sondern auch Bürgerliche, wie z. B. in Preußen, Sachsen, Mecklenburg ꝛc. ꝛc. Der nichtadeliche Käufer besitzt es mit allen dem Rittergute anklebenden Gerechtsamen, und ist auch in einigen Ländern von den Land- und Kreistagen nicht ausgeschlossen gewesen. Da in einigen Städten die Bürger von den Kaisern besonders darüber privilegirt waren, wie z. B. die Bürger zu Speier und Goslar von dem Kaiser Ludwig von Bayern, die von Nordhausen vom Kaiser Rudolph dem Ersten, und alle Bürger in den Städten von Meissen und Thüringen von Kaiser Karl dem Vierten, die Stadt Braunschweig von

Kaiser Albrecht dem Zweiten so beweiset dies zwar, daß sie ursprünglich nicht Lehnsfähig gewesen; allein in neuerer Zeit, wo die Strenge in dergleichen alten Gesetzen überhaupt schon sehr abnahm, und vorzüglich der stehende Soldat die Nothwendigkeit des Adels zur Beschützung des Landes ꝛc. aufgehoben hat, kann man vernünftiger Weise keinen überzeugenden Grund weiter angeben, noch einsehen, warum nach der neueren Verfassung nicht ein jeder ehrlicher Mann, wenn er das Vermögen besitzt adliche Güter anzukaufen, sie auch in der Qualität zu besitzen nicht berechtiget seyn sollte. Auch ist es nach der neuesten Verfassung Deutschlands in den Deutschen Reichen jedem Bürgerlichen zugestanden, adeliche Güter zu kaufen und zu besitzen. Der Adel verliert auch dabei nichts, indem der Werth ihrer Güter durch diese Freiheit erhöhet wird, statt daß sie früher durch die Ausschließung unstreitig an ihrem Werthe vermindert wurden, weil bei vorfallenden Subhastationen die Anzahl der Käufer geringer ist; daher war die Ausschließung in Wahrheit kein Privilegium noch ein wesentlicher Vortheil des Adels. Ein umgewandter Schild ward von dem geführt, der den Krieg ankündigte. Man setzte die alten Kaiser auf einen Schild, und hob sie bei ihrer Inauguration in die Höhe, welches auch bei den Fränkischen und Gothischen Königen gebräuchlich war, woraus man gewahrt, daß der Schild zu wichtigen Handlungen gebraucht worden, wo man Adel, Hoheit und Würde anzeigen wollte. — Obgleich diese Schutzwaffe längst aus Europas Kriegsheeren verschwunden ist, so wird sie doch noch bei den Türken, Persern und andern Morgenländischen, so auch noch bei einigen Afrikanischen Völkern geführt.

Schild, beim Lederarbeiter, der Theil an der Haut eines Thieres, der über dem Hüftknochen gesessen hat. Er ist schwammig und zieht die mehrste Nässe an sich, daher auch diese Stelle bei der Zubereitung vorzüglich gut bearbeitet werden muß, damit sie das schwammige Wesen verliert; s. auch oben, S. 376.

—, das lederne, eine Seeschildkröte, s. unter Schildkröte.

—, in der Mechanik, ein Theil des Electrophors, s. diesen Artikel, im Supplement.

—, beim Messerschmid, ein Theil der Scheere, s. Schneiderscheere.

—, eine Münze, s. oben, S. 375.

—, der Professionisten oder Handwerker, s. Schild. (Haus=).

—, im Schiffbau, eine Verzierung an dem Schiffe, welche an verschiedenen Orten angebracht wird. Der Schild am Hintertheile von aussen hat gemeiniglich das Wappen des Eigenthümers, oder der Stadt, oder der Provinz, wohin es gehört, oder es steht auch der Name des Schiffes darauf. Das Bild, darnach es genannt wird, steht im Spiegel. Der Name ist entweder von einer Stadt, oder einem Heiligen, oder auch aus der Göttergeschichte ꝛc. genommen. Ferner befindet sich noch ein Schild an der Hinter= und Vorderpflicht mit allerlei Zeichen und Zierrathen.

—, beim Schlächter, s. Schild, beim Fleischer.

— der Schildkröten, s. unter Schildkröte.

— beim Schlösser, s. oben, S. 376; es ist ein zierliches ausgefeiltes, bisweilen geadertes, durchbrochnes oder getriebenes, blau angelaufenes oder auch verzinntes Blech, welches das Schlüsselloch und den Drücker oder die Klinke verzieren muß.

—, beim Schuster, s. Schild, beim Lederarbeiter.

Schild, der Uhrmacher, an den Taschenuhren, eine sauber durchbrochene und mit andern Zierrathen versehene Platte, welche die Unruhe bedeckt. Man befestiget dieses Schild mit zwei Schrauben.

—, der Unterbedienten, kleine metallene Schilde, welche die Postillione, Briefträger, Kanzleiboten, Armenwächter ꝛc. an dem Rocke vorn vor der Brust tragen, und worauf, nach den Dicasterien, denen sie zugetheilt sind, entweder ein Posthorn, ein Bär, das Stadtwappen Berlins, welches die Stadtgerichtsboten und Executor auf dem Schilde führen, einen Adler ꝛc. ꝛc. geprägt steht; s. auch oben, S. 376.

—, eine Verzierung, Fr. Cartouche, Cartel, die Einfassung aus allerhand Laub-, Blumen-, Muschel- und andern Schnirkelwerken, und auch andern mit eingemischten Figuren bestehend, welche um eine Inschrift, Wappen, Namenszug oder Sinnbild gemacht wird.

— (Wappen-), s. unter Wappen und Wappenkunst.

— (Wasser-), s. unter Schwimmen.

—, im Wasserbau, die Wand, womit eine Arche oder ein Strudelbau von der Seite zugeschlossen wird; s. unter Wasserbau.

—, am Willkómmen, müssen bei vielen Handwerkern die neugemachten Gesellen verehren. Ehemals, ehe die Gewerbefreiheit eingeführt und dadurch der Zunftzwang aufgehoben ward, war es bei den Handwerkszünften sehr gebräuchlich, und wurde von ihnen oft aus Freigebigkeit, auch wohl beim Gesellen- als Meisterwerden daran geschenkt; zuweilen auch wegen eines strafbaren Verbrechens daran gegeben, oder doch aus der gemeinen Amtslade so viel Geld genommen, als zur Verfertigung eines oder mehrerer Schilde nöthig war.

Schildampfer, s. unter Rumex, Th. 128, S. 673, Nr. 14.

Schildamsel, Meeramsel, s. unter Amsel, Th. 1, S. 714.

Schildartsche, s. unter Wasserfeuerwerk, in W.

Schildassel, Scolopendra coleoptrata, s. unter Kellerwurm, Th. 36.

Schildauge, Cerambyx oculatus, eine Käferart, s. Käfer, im Supplement.

Schildaushängen, wird von öffentlichen Gastwirthen gesagt, welche das Recht allerhand Getränke nach dem Maaße zu verkaufen, und auch Gäste zu setzen erlangt haben, und solches durch eine öffentlich ausgehängte Tafel kund thun.

Schildbauer, in Tyrol, eine Art freier Bauern, welche nicht Leibeigne sind, sondern mit zum Adel steuern, daher sie wahrscheinlich auch den Namen haben. Ihre Höfe werden Schildhöfe genannt.

Schildbesenkraut, s. unter Senf.

Schildblume, s. unter Drüsenblume, im Suppl.

Schilddach, s. unter Schildkröte.

Schildd'or, s. oben, S. 375.

Schilddrossel, Ringdrossel, nach Einigen eine Benennung der Schildamsel, s. diese.

Schilddrüse, Adamsapfel, Pomum Adami, ist die unter dem Kinn hervorragende Spitze, welche aus der Verbindung der zwei Flächen des schildförmigen Knorpels entsteht. Diese Vereinigung geschieht bei Mannspersonen in einem spitzeren Winkel, als bei Frauenzimmern, und daher ragt er auch bei den Ersteren stärker hervor.

Schilddrüsenarterie, Schilddrüsenschlagader, Schilddrüsenpulsader, Arteria thyreoidea, oder laryngea oder gutturalis superior. Haller Iconum. Fasc. 2. F. F. Die obere Schilddrüsenarterie, gewöhnlich der erste Zweig der äußeren

Kopfarterie, ist bisweilen so groß, als die innere Kopfarterie, ja bisweilen so stark, als die übrige äußere Kopfarterie; dann ist aber die untere kleiner, bisweilen ist sie auf einer Seite sehr klein, da die andere in beide Lappen sich zertheilt; sie geht zuweilen so nahe bei der Theilung ab, daß die gemeinschaftliche Kopfarterie in drei Aeste sich zu spalten scheint; zuweilen erzeugt sie gleich einen Ast an den Schlundkopf und die Zungenarterie, oder giebt gleich bei ihrem Ursprunge einen Ast zum Kopfnicker, und steigt sehr geschlängelt zur Schilddrüse hinab. Sie schickt einen oberflächlichen Ast über dem Zungenbein ab, der bisweilen Zweige an den Schild- und Zungenbeinmuskel giebt, mit dem von der anderen Seite zusammenlauft, und sich in die Membrane zwischen dem Schildknorpel und Zungenbein in den breiten Halsmuskel, und in die Haut bis zum Kinn herauf verbreitet; zuweilen fehlt er. Einen Ast zum Schildknorpel und Zungenbeinmuskel, der Zweige an den breiten Halsmuskel, den Kopfnicker, und zum Zungenbein- und Ring- und Schildknorpelmuskel, zuweilen auch zum Brustbein- und Schildknorpelmuskel und dem eignen Muskel der Schilddrüse, und untern Schlundkopfschnürer abgiebt; auch zuweilen mit der Zungenarterie, und mit der von der anderen Seite zusammenmündet. Zuweilen steigt ein Ast mit der Halsvene bis zum Schlüsselbein herunter, um mit Zweigen von der unteren Schildarterie zu anastomosiren; zuweilen einen ansehnlichen Ast zum Schlundkopf; zuweilen auch einige Zweigchen zu den obersten Hörnern der Thymus. Ihr beständigster Ast ist der Kehlkopfast, welcher zwischen dem Schild- und Ringknorpel, oder durch ein Loch des Schildknorpels absteigt, um sich theils in der inneren Haut des Kehldeckelchens und Kehlkopfes,

theils in die Schnepfknorpelmuskeln, die Ring- und Schneffknorpelmuskeln und den Ring- und Schildknorpelmuskel zu verbreiten. Zuweilen dringen Zweige von ihm unter dem Kehlkopf vorwärts, zuweilen ist er ein Ast des Stammes der äußeren Kopfarterie. Ihr Rest verbreitet sich in die Schilddrüse, und mündet häufig mit seinen Aesten unter einander mit der unteren Schilddrüsenarterie und der von der anderen Seite zusammen. Zuweilen erzeugt die obere Schilddrüsenarterie nahe am Ursprunge einen Ast, der sich in die Haut des Halses und der Brust verbreitet, und mit Zweigen der Brustarterie anastomosirt.

Schilddrüsenblutader, Schilddrüsenvene, Vena chyroidalis, thyreoidea. Die obere Schilddrüsenvene, welche bisweilen einfach, bisweilen doppelt, außer Zweigen vom Niederzieher des Zungenbeines, Niederzieher des Kehlkopfs, Schildzungenbeinmuskel, Ringschildknorpelmuskel, die Venen von den eigenen kleinen Muskeln des Kehlkopfs, von der inneren Haut des Kehlkopfs von der Thymus, vorzüglich aus der Substanz der Schilddrüse, dem benachbarten Theile der Luftröhre und dem Schlunde aufnimmt, und mit den Venengeflechten des Rachens und des Schlundes zusammenmündet. Diese unteren Halsvenen entsprechen so ziemlich den Arterien, und gehen gewöhnlich in die Schilddrüsenvenen, seltener in die Halsvene. Diese innere Halsvene ist ferner auf der rechten Seite länger und stärker, als auf der linken, läuft auch weniger schräg, als die linke hinab, um sich mit der Schlüsselbeinvene zur oberen Hohlvene zu vereinigen. Unterwegs empfängt sie noch im Winkel, wo sie mit der Schlüsselbeinvene zusammenkommt, oder in der Schlüsselbeinvene selbst die äußere oder flachere Halsvene.

Schilddrüsenpulsader, s. Schilddrüsenarterie.
Schilddrüsenschlagader, s. daselbst.
Schilddrüsenvene, s. Schilddrüsenblutader.
Schilde, der Schildkröten, Insekten ꝛc., s. oben, S. 376.
Schildebolt, s. Wasserjungfer.
Schildente, in einigen Gegenden ein Name der Löffelente, s. unter Ente, Th. 11, S. 42; sie wird auch Schellente, und von Einigen im Lateinischen Schellaria genannt. Einer von beiden Namen ist, nach Adelungs Vermuthung, vermuthlich aus dem andern verderbt.
Schilder, Schilderer, eine im Hochdeutschen ungewöhnliche Benennung eines Malers; s. Maler, Th. 82, S. 500. Die Schilderinnung zu Magdeburg in den Script. Brunsw. Hier kann es jedoch nur von den Wandmalern, Zimmerdecorateuren, Zimmermalern, Leimmalern verstanden werden, welche Gesellen oder Gehülfen, und Burschen halten, wie es auch in Berlin der Fall ist oder vielmehr war, als dieser Zweig der Malerei noch daselbst blühete, und noch nicht von dem Bekleiden der Zimmer mit Papiertapeten, und den Maurern mit der Schablone verdrängt worden war. Das Wort Schilder ist von Schild und dem Suffixo er, dagegen Schilderer, welches aber wenig gebraucht wird, von Schildern und diesem Suffixo; s. Schildern.

In den Kattunfabriken wurden Schilderer diejenigen Frauenzimmer — gemeiniglich junge dazu angelernte Mädchen — genannt, welche die Farben mit dem Pinsel in den Zitz einmalten, die nicht gedruckt werden konnten. Die Umrisse der Blumen dieser Farben waren schon mit Vorformen schwarz abgedruckt, und die Farbe durfte nur

mit dem Pinsel eingetragen werden, wozu sie die Vorschriften hatten.

Schilderer, s. den vorhergehenden Artikel.

Schilderey, ein, in einem Rahmen gefaßtes Gemälde. Man begreift gewöhnlich unter dem Namen Schildereyen Alles, was unter Glas und Rahm oder bloß in einem Rahmen gefaßt worden; daher auch, jedoch uneigentlich, die Kupferstiche; eigentlich gehören dazu nur die Gemälde, sie mögen übrigens in Oel, Miniature, Pastell, Gouache, Aquarell, mit der Feder, mit Kreide ꝛc. gemalt oder gezeichnet worden seyn, oder in Historischen Gemälden, Portraiten, Landschaften, Blumenstücken, Viehstücken, architektonischen Gegenständen ꝛc. bestehen. Stosch versteht unter Schilderey ein Gemälde, welches in einem Rahmen eingefaßt worden, Gottsched ein Portrait, und Adelung will unter Schildereyen, ausdrücklich in der Mehrheit, künstliche, allen ihren Theilen nach fleißig ausgearbeitete Gemälde verstanden wissen; allein hier irrt sich Adelung, so wie Gottsched, indem Schilderey und Schildereyen nur jetzt in dem oben angeführten Sinn von allen Gemälden gebraucht wird, welche dem Auge durch Aufziehung oder Einfassung ꝛc. darstellbar geworden; s. auch Schildern.

Um große Schildereyen einzupacken, muß man die Einfassungen davon nehmen, und das Gemälde mit Baumwolle, dünnem Flanell und dergleichen weichen und sanften Gegenständen belegen, und dann vorsichtig aufrollen. Die Einhüllung, Einpackung oder Emballage kann dann nach eines jeden Belieben, so gut wie möglich, darum gemacht werden; am besten ist es bei Gemälden von Werth sich eine Kiste nach der Größe der Rolle machen zu lassen, worein man sie dann vorsichtig

legt und den Raum herum mit feinen Hobelspänen ausfüllt. Auf diese Weise kann die Malerei nicht leiden, wenn nur der Cylinder, den es durch das Rollen erhält, nicht zu klein im Durchschnitt gemacht wird. — Wie schmutzige Schildereyen in Oelfarbe, oder Oelgemälde zu reinigen, s. unter Malerey, Th. 82, S. 680 u. f. Die Pastell-, Miniature-, Gouache- und Aquarellschildereyen oder Gemälde, lassen sich wegen Auflösung der Farben nicht reinigen, sie müssen daher unter Glas und Rahm gebracht werden. Dabei hat man nöthig genau darauf zu sehen, daß das Glas eben in den Rahmen paßt, und wenn ja kleine Fugen zwischen Rahmen und Glas seyn sollten, so müssen sie sorgfältig mit Papier verstopft oder dasselbe zwischen geklemmt werden. Nachdem nun das Glas sauber polirt worden, wird das Gemälde darauf in den Rahmen gelegt, eine darnach zugeschnittene Pappe darüber, die Drahtstifte zur Festhaltung hereingeklopft, angebogen, und dann Rahm und Pappe mit breiten Papierstreifen verklebt, das heißt, die Fugen zwischen dem Rahmen und der Pappe werden mit Papierstreifen, welche darnach zugeschnitten und mit Kleister bestrichen worden, verklebt. Auf diese Weise kann kein Staub in das Gemälde dringen. Beim Aufhängen der Pastell-, Gouache-, Miniatur- und Aquarell-Gemälde ist auch noch die Vorsicht nöthig, daß man sie so hängt, daß sie nicht der Sonne ausgesetzt sind, weil dadurch die grellen Farben, besonders grün, violett, roth ꝛc. verbleichen.

Schilderhaus, Schilderhäuschen, Schilderhäusleiu, ein kleines Gehäuse von Brettern oder Steinen, worin die auf ihrem Posten stehende Schildwache sich vor der üblen Witterung durch's

Hineintreten schützen kann. Wie ein solches Schilderhaus von Brettern zusammen gesetzt wird, hier näher zu beschreiben, würde nutzlos seyn, weil so wohl die Form, wie die ganze Zusammensetzung zu bekannt ist. — Zu welcher Zeit das Schilderhaus, Fr. Sentinelle, Echangette, zuerst aufgekommen, ist unbekannt, vermuthlich bei Einführung der stehenden Heere in Europa. Die Gestalt desselben ist theils rund, wie die von Stein erbaueten, theils acht-, sechs- und viereckig. Es trägt ein Giebeldach, wenn es von Holz erbauet worden, von Steinen hingegen ein rundes gleich den Japanischen Thürmchen. An den Seiten, nach der Höhe der Mannslänge, sind Löcher angebracht, die dazu dienen, daß der Soldat, der darin steht, um sich vor Regen und jeder unangenehmen Witterung, wie auch schon oben angeführt worden, zu schützen, zu beiden Seiten beobachten kann, was vorgeht.

Schildern, ein regelmäßiges thätiges Zeitwort von dem Hauptworte Schild. 1. Mit einem Schilde versehen, in verschiedenen einzelnen Fällen. So nennen die Jäger diejenigen Feld- und Wasserhühner, welche einen Schild auf der Brust haben, geschildert. In weiterem Verstande ist ein Geflügel bei ihnen wohl geschildert, wenn es auf der Brust reichlich mit Federn bedeckt ist. —

2. Die Feldhühner schildern, eben daselbst, sie mit dem Schilde, das ist, dem gemalten Bilde eines Thieres vor sich her treiben. —

3. Malen, Figuren mit Farben entwerfen, im Niedersächsischen schillern, im Schwedischen skildra. So wird das Schildern bei den Kattundruckern dem Drucken entgegen gesetzt. Farben einschildern, sie auf den Kattun malen. Geschilderte Kattune, gemalte, im Gegensatz der gedruckten. In engerer und gewöhnlicher Be-

deutung, ist schildern von malen noch unterschieden; denn da bedeutet es die einzelnen Theile eines Gemäldes durch Farben, Licht und Schatten, gehörig ausarbeiten. Eine Schlacht schildern, sie nach allen ihren Theilen kunstmäßig abbilden. Figürlich schildert auch der Redner, der Dichter, wenn er eine sehr lebhafte Beschreibung eines Dinges macht, ein Ding nach allen seinen Theilen der Einbildungskraft durch Worte gegenwärtig macht. So schildert der Dichter eine schöne Gegend, die Schrecken einer Schlacht, den Sturm auf der See ꝛc. — So auch das Schildern und die Schilderung.

Das Schildern der Wachstuchtapeten geschieht auf folgende Weise: Man hat nämlich, da mit dem Abdrucke der mancherlei Schattirungen mit den kleinen Stempeln viele Farbe verschwendet wird, indem solche an denselben hangen bleibt, zur Ersparung derselben die Gewohnheit eingeführt, solche einzuschildern oder einzumalen, und deswegen in den Manufakturen Frauenzimmer angelernt. Dieses Malen, welches den Tapeten ein weit besseres Ansehen giebt, indem die Figuren nicht so steif und hart, als in den gedruckten sind, wird auf folgende Art verrichtet: Erstlich wird der weiße Grund zu den Figuren mit der Klatschform eingedrückt, und nachher in denselben die Umrisse und Schraffirungen der Figuren oder Gemälde mit den großen Stempelformen abgedruckt. Nach Anleitung dieses Vordrucks malt oder schildert nun das Frauenzimmer die Figuren nach ihren erlernten Kenntnissen mit den erforderlichen Farben aus, verwäscht diese nach Art der Maler, bringt zugleich die erforderlichen Schattirungen an, und verfährt übrigens, wie schon gesagt worden, ganz nach Art der Maler, wenn sie Lasurfarben auftragen.

Die gewöhnlichste Ableitung des Wortes schildern in dieser Bedeutung, welche auch Wächter, Frisch, Ihre und andere angenommen haben, ist von Schild, in der ersten eigentlichsten Bedeutung, weil die Bemalung der Schilde eine der ersten und vornehmsten Beschäftigungen der Maler war, und sich die alten Deutschen schon zu den Zeiten des Tacitus der bemalten Schilde bedienten. Diese Ableitung hat sehr viele Wahrscheinlichkeit für sich; denn da würde von Schild mit dem Suffixo er das Hauptwort Schilder ein Maler, und von diesem das Zeitwort schildern gebildet seyn. Allein nach Adelung ist die Figur doch ein wenig hart und ungewöhnlich. Nach der Analogie so vieler anderer Wörter müßte Schilder eigentlich Jemanden bedeuten, welcher Schilde verfertiget, und nicht, der verfertigte Schilde bemalt. Die drei leeren Schilde, welche die Maler in ihrem Wappen führen, können hier nichts beweisen, indem sie ohne Zweifel sehr späten Ursprungs sind, und durch eine unrichtige Ableitung entstanden seyn können. „Es käme daher darauf an, sagt Adelung, ob man nicht eine geschicktere und weniger gezwungene Abstammung ausmachen könnte, und diese bietet das veraltete Zeitwort schillen, schellen, theilen, unterscheiden, an. Schwedisch skilja, Angelsächsisch scylan, von welchem schildern, Niedersächsisch schillern, das Intensivum seyn kann; zumal da der Begriff des Unterscheidens der Bearbeitung aller einzelner Theile, in dem Worte schildern so deutlich hervorsticht."

Schildern, II. ein regelmäßiges Zeitwort der Mittelgattung, mit dem Hülfsworte haben. 1. Stehen und warten, stehen und einem Dinge, welches kommen soll, lange entgegen sehen; ein vornehmlich in den Niederdeutschen Mundarten üblicher Gebrauch, wo es schillern lautet. 2) In enge-

rer, auch im Hochdeutschen nicht ganz unbekannten Bedeutung, Schildwache stehen. Schildern müssen. Der Spanier schildert oft ganze Stunden unter dem Fenster seiner Geliebten, s. auch das Schildern. Anmerkung. Frisch leitet dieses Wort geradezu von dem Latein. Scultari her, Andere von Schild, weil die Schildwachen ihre Wachen mit dem Schilde am Arme verrichten müssen; die letztere Ableitung würde mehr gewinnen, wenn man sie durch eine Wache erklärte, welche bei den Schilden des übrigen Haufens stand, so wie man noch jetzt die Gewehrwachen hat, von welcher besonderen Bedeutung es dann die allgemeinere bekommen haben könnte. Man muß aber den Ursprung dieses Wortes nach Adelung etwas weiter suchen; denn die Form des Zeitwortes zeigt schon, daß es ein intensives Diminutivum, oder auch bloß ein doppeltes Intensivum ist, wo theils das doppelte ll, theils das r die Intension bezeichnet. Das Stammwort würde also schielen, seitwärts sehen, zielen, genau auf etwas sehen, seyn, welche Bedeutung schillern, Hochdeutsch schildern nur verstärkt. Das Lateinische Scultari, wovon σκουλτα im mittleren Griechischen eine Schildwache bedeutete, kann genau damit verwandt, und bloß eine Figur von einem Sinne auf den andern seyn. Die Namen der Schildwachen in andern Sprachen haben ähnliche Ursprünge; z. B. das Französische Sentinelle, von Sentire, das gleichfalls Französische être aux écoutes, Schildwache stehen, von écouter, hören, horchen; s. auch Schilderhaus und Schildwache.

Schilderung, von schildern, malen, jedoch nur in dessen figürlichen Bedeutung, eine lebhafte Beschreibung eines Gegenstandes nach allen seinen

Theilen, ein redneriſches oder poetiſches Bild; Schilderey iſt in der mehr eigentlichen eines Gemäldes üblich.

Schildferkel, ſ. Panzerthier, Th. 106, S. 403.

Schildfink, Buchfink, Fringilla coelebs L., ein ſowohl in Deutſchland, als in andern Europäiſchen Reichen zu Hauſe gehörender Vogel, welchen Krünitz unter Buchfink auf Fink verwieſen, und daſelbſt nur bloß den Namen erwähnt hat; da ihn nun unter Schildfing, ein bloßer Beiname deſſelben, wohl Niemand ſo eigentlich ſuchen wird, ſo will ich hier bloß eine kurze Beſchreibung deſſelben geben, und in übrigen auf Buchfink im Supplement verweiſen. Das Männchen des Buchfinken hat einen graubraunen Kopf und Hals; der Leib iſt auf dem Rücken röthlich und grau gemiſcht, an den Seiten bräunlich, am Bauche weiß. Bei dem Weibchen ſind die Farben verſchoſſener; der Rücken iſt röthlich, der Bauch braungrünlich, die Flügel grünlich und weiß. Die Schwungfedern ſind ſchwärzlich, an der innern Fahne, beſonders an der Wurzel, weiß. Der Schwanz iſt ſchwarz, die zwei äußerſten Federn mit einem ſchiefen weißen Fleck bezeichnet, die mittleren aſchfarbig mit grünlichen Rändern. Die Stimme dieſes Vogels iſt ſtark und angenehm. Er baut ſein Neſt zwiſchen die Aeſte der Obſtbäume und Buchen, brütet des Jahres zweimal, und legt jedesmal vier bis ſechs graue, röthlich geſtreifte und gefleckte Eyer. Im Winter fliegen die Männchen, auch ein Theil der Weibchen, mit den Jungen in wärmere Klimate und kommen im Frühling wieder. Ihre Nahrung beſteht in allerlei Geſäme und Inſekten.

Schildfisch, Schildfiſche, Echeneis, Fr. Sucets, dieſe Fiſchgattung hat einen runden, verlängerten, nach hinten abnehmenden Körper. Der After ſteht

ziemlich weit nach hinten, und hat hinter sich eine bis dicht an das Ende des Schwanzes gehende Flosse, welcher eine ähnliche am Rücken gerade gegenüber liegt. Das auffallendste Unterscheidungszeichen ist eine große eyrunde Platte, oder ein Schild oben auf dem Kopfe mit einer längslaufenden erhabenen Leiste und mehreren Querfurchen. Sie können sich an andere Körper durch eine Art von Ansaugung befestigen, welche sie durch wechselweises Anschwellen und Niedersinken der Zwischenräume zwischen den Querfurchen bewirken, weil dann in diesem letzteren ein luftleerer Raum entsteht; daher ist die Fabel entstanden, daß dieser kleine Fisch das größte Schiff im vollem Laufe aufhalten könne. Der Unterkiefer steht mehr vor, als der obere; die Kiemenhaut hat zehn Strahlen. Es giebt zwei Gattungen derselben, nämlich 1) den Aussauger, Echeneis remora, Fr. Le Remora, mit gabelförmigem oder gespaltenem Schwanze, und achtzehn Furchen auf dem Kopfe; und 2) den Schiffshalter, Echeneis naucrates, Fr. Le Pilote; s. diesen Artikel, oben, S. 348.

Schildflechte, Schildflechten, schildförmige Flechten, s. unter Flechte, Th. 14, S. 70 u. f.

Schildfloh, Schildflöhe, Monoculi; Fr. les Cyclopes. Diese Art Flöhe, Wasserflöhe, nähern sich schon mehr, als der Wasserfloh, der gewöhnlichen Bildung der Insekten. Die gemeinschaftliche Schale des Kopfes und Bruchstücks deckt nur einen kleinen Theil des Körpers, das übrige ist frei, gegliedert, und bildet eine Art von Schwanz, der sich bei den Weibchen zuweilen in zwei Eyerstöcke endiget. Sie haben ein Auge, das aus zwei auf dem Rücken dicht beisammenstehenden Augen gebildet wird, und zwei oder vier lange

borstenförmige Fühlhörner. Es sind sehr kleine Wasserinsekten, die man selbst in den reinsten Wassern findet. Sie schwimmen sehr schnell. S. auch Kiefenfuß, Th. 37, S. 260 u. f.

Schildförmiges Blatt, peltatum, heißt ein solches, dessen Stiel mit dem Blatte an der Unterfläche vereiniget ist.

Schildfrank, s. oben, S. 375.

Schildgerechtigkeit, die Gerechtigkeit, das ist, das Recht einen Schild aushängen zu dürfen, wodurch man zugleich berechtiget wird ein öffentliches Geschäft zu treiben; es wird hier zuweilen von der Gastgerechtigkeit gebraucht, oder dem Rechte Fremde zu beherbergen.

Schildgroschen, eine alte Silbermünze, so im 15ten Jahrhunderte geschlagen wurde, und von denen 60 Stück 3 Rthlr. 2 gGr. werth gewesen. Auch eine alte Sächsische Münze.

Schildhahn, Schildhenne, der Auerhahn ꝛc.

Schildhalter, in der Wappenkunst, eine menschliche oder thierische Figur, welche den Wappenschild hält; s. unter Wappen und Wappenkunst.

Schildhecht, Esox osseus; Fr. le Caiman, ein großer Amerikanischer Fisch, welcher weniger verlängerte und breitere Kiefer, als der Hornhecht, und spitzige, völlig knochenartige Schuppen hat.

Schildherren-Amt (Erz-), ein ehemaliges Erzamt, welches nach dem Badenschen Frieden in Vorschlag gebracht wurde.

Schildhof, s. unter Schildbauer.

Schildigel, Echinus reticulatus, s. Igel, im Suppl.

Schildkäfer, Cassida, Fr. Cassides, s. unter Käfer, Th. 32, S. 88 und 89. Diese Käfer gehören zu den Käfern mit vier Freßspitzen, deren Fühlhörner fadenförmig oder schnurförmig sind, zuweilen nach außen zu dicker werden, und

deren Füße zusammen vier Fußglieder haben. Die Deckschilde der Schildkäfer sind viel breiter, als der Leib, der Kopf ist ganz unter dem Halsschilde versteckt, so daß sie das Ansehen eines wandelnden Schildes haben. Sie leben auf den Blättern der Gewächse und nähren sich davon sowohl in ihrem Larvenstande, als wenn sie vollkommene Insekten geworden sind, als solche haben sie gewöhnlich sehr lebhafte Farben, und glänzen oft mit einem metallischen Schimmer, wodurch sie die schönste Zierde der Sammlungen werden. Von dieser Käferart verdienen bemerkt zu werden:

1) Der grüne Schildkäfer, Cassida viridis, Fr. La Casside verte, s. Th. 32, S. 88. Nach Cuvier ist er eyförmig, oben hellgrün, unten schwarz; allein Illiger will diese Bezeichnung auf mehrere Gattungen anwendbar finden. Ihre Larve ist ein Wurm mit sechs Beinen, und mit einem platten, mit Dornen umgebenen Körper. Sie lebt nach Cuvier auf den Blättern der Münze und der Disteln, und ihr Rücken ist beständig mit ihren eigenen Excrementen bedeckt. Nach Illiger gilt auch die Angabe des Wohnortes von zwei verschiedenen Gattungen.

2) Der punktirte Schildkäfer, Cassida nebulosa Cuv., Cassida affinis Fab.; Fr. La Casside nébuleuse. Die Gestalt des Käfers ist eyförmig, gelblich oder grünlich, mit schwärzlichen Punkten bestreut. Die Flügeldecken mit Punktstreifen, deren Punkte einen erhabenen Mittelpunkt in sich schließen.

3) Der Schildkäfer mit der Silberborte, Cassida nobilis, Fr. La Casside gallonnée, s. Th. 32, S. 89. Dieser Käfer ist gelblich, hat eine goldglänzende Linie auf jeder Flügeldecke, die aber mit dem Tode verschwindet.

Nach Illiger ist sie länglich rund, oben hochgewölbt; die Flügeldecken haben Punktstreifen, und die perlmutterfarbige Linie liegt in dem breiteren Zwischenraume zwischen der zweiten und dritten Streife, von der Naht an gezählt.

Schildklee, s. Th. 39, S. 695 und 698. — Schildförmiger Klee, s. daselbst, S. 541.

Schildknappe, Schildträger, ehemals, ein bestellter Diener, der einem Ritter seinen Schild nachtrug; s. Schildträger.

Schildknorpel, s. Adamsapfel, unter Schilddrüse, und oben unter Schilddrüsenarterie.

Schildkrabbe, in einigen Gegenden ein Name des Taschenkrebses, weil er gleichsam mit einem Schilde bedeckt ist, s. unter Krebs, Th. 48, S. 170 u. f.

Schildkrähe, s. Schildrabe.

Schildkraut, Helmkraut, Fleckenkraut, Scutellaria Linn., eine Pflanzengattung, welche in die erste Ordnung der vierzehnten Klasse (Didynamia Gymnosperma) des Linnéischen Pflanzensystems gehört, und folgende Gattungskennzeichen hat. Der Kelch ist oberhalb in drei Theile getheilt, und sieht einem Helme ähnlich, weil der mittlere Theil breit und hohl, die beiden andern dagegen schmal und platt sind. Die untere Lippe hat zwei gleiche Theile. Von den vier Staubfäden sind zwei länger, als die übrigen. Die Frucht oder der Saame ist nackt und steckt in einer dem Kelche einverleibten Hülle. — Von den verschiedenen Arten dieser Pflanze, will ich nur die bekanntesten, die ehemals eine Zierde unserer Gärten waren, jetzt aber so ziemlich daraus verschwunden oder durch neuere Ziersträucher ꝛc. verdrängt worden sind, und nur noch in Botanischen Gärten angetroffen werden, hier anführen:

1) Orientalisches Schildkraut, Scutellaria Orientalis, foliis incisis subtus tomentosis, spicis rotundato-tetragonis. Hort. ups. 175. Scutellaria foliis pinnatifidis. Hort. cliff. 316. Roy. lugdb. 310. Cassida Orientalis, folio chamaedryos, flore luteo. Tournef. con. 11, itin. 3. p. 306, f. 306. β. Scutellaria Orientalis incana, foliis laciniatis, flore luteo. Tournef. cor. 11. — Die Blätter dieser in Amerika und Mauritanien perennirenden wildwachsenden Pflanze sind eingekerbt, unterhalb filzig. Die schönen gelben Blumen bilden vierblümige Aehren. Man hat davon eine Varietät mit gelber Blume und gelappten Blättern.

2) Alpenschildkraut, Scutellaria alpina, foliis cordatis inciso-serratis crenatis, Spicis imbricatis rotundato-tetragonis. Linn. Spec. plant. Tom. II, p. 834. Scutellaria foliis ovatis, spicis imbricatis. Hort.-cliff. 317. Hort. ups. 173. Roy. lugdb. 311. Teucrium alpinum, inodorum, magno flore. Bauh. pin. 247; prodr. 116. — Die Herzförmigen Blätter dieser strauchartigen Pflanze sind sägeförmig eingeschnitten und runzlich. Die schönen großen, violett gefärbten Blumen sind in dachziegelförmiggelagerten vierzeiligen Aehren geordnet. Das Vaterland sind die Schweitzer Alpen, wo man dieses Schildkraut in engen Schluchten antrifft.

3) Kleineres Schildkraut, Scutellaria minor, foliis cordato-ovatis subintegerrimis, floribus axillaribus. Huds. angl. 232. Cassida palustris minima, flore purpurascente. T. Raj. angl. 3. p. 244. — Die länglich runden herzförmigen Blätter dieser perennirenden Pflanze sind ganzrändig. Die Blumen sind purpurfarbig. Man

findet dieses Kraut in den sumpfigten Gegenden Englands.

4) Indisches Schildkraut, Scutellaria indica, foliis subovatis obtusis crenatis petiolatis, racemis nudiusculis. Osb. it. 244. Serratula amara. Rumph. Amb. 5. p. 459. t. 170. f. 1. 2. Scutellaria sinica, betonicae folio, floribus albis. Pluk. amalth. 190. t. 441. f. 1. — Diese kleine in China wildwachsende Pflanze hat stumpfe eyförmige gestielte Blätter, weiße Blumen und nackte Blumenähren.

5) Höchstes Schildkraut, Scutellaria altissima, foliis cordato oblongis acuminatis serratis, spicis subnudis. Linn. Spec. plant. Tom. II. p. 836. Scutellaria orientalis altissima urticae folio Tournef. cor. 11. — Diese im Morgenlande wildwachsende Pflanze hat länglich-herzförmige, scharf sägeförmig gezähnte Blätter, gleich denen der Brennnessel, und nackte Aehren.

6) Kretisches Schildkraut, Scutellaria cretica villosa, foliis cordatis obtusis, obtuseque serratis, spicis imbricatis, bracteis setaceis. Roy. lugdb. 319. Cassida cretica fruticosa, folio catariae, flore albo Tournef. cor. 11. — Diese in Kreta wildwachsende Pflanze hat die Gestalt der Katzenmünze, Nepeta cataria; sie ist ganz mit Haaren bekleidet, oder zottig. Die Blätter sind herzförmig, ausgezackt und stumpf. Die dachziegelförmig geordneten Blumenähren sind ganz mit Blättern besetzt, die Blume ist weiß.

7) Fremdes Schildkraut, Scutellaria peregrina, foliis subcordatis serratis, spicis elongatis secundis. Hort. cliff. 317. Hort. ups. 172. Roy. lugdb. 311. Cassida. Coluw. ecphr. 1. p. 187. t. 189. Lamium peregrinum s. Scutellaria. Bauh. pih. 231. — Diese Pflanze hat herz-

förmige sägeförmig gezähnte Blätter und lange blaue Blumenähren. Sie wird wild angetroffen in den Wäldern Italiens, besonders im Florentinischen und Liburnischen Gebiete.

8) Ysopblättriges Schildkraut, Scutellaria hyssopifolia, foliis lanceolatis. Gron. virg. 91. Cassida mariana hyssopifolia. Pet. act. angl. — Diese in Virginien wildwachsende Pflanze hat lanzettförmige Blätter, welche denjenigen des Ysops gleichen.

9) Ganzrändiges Schildkraut, Scutellaria integrifolia, foliis sessilibus ovatis, inferioribus obsolete serratis, superioribus integerrimis. Linn. Spec. plant. Tom. II. p. 836. Scutellaria foliis integerrimis Gron. virg. 91. Scutellaria coerulea virginiana, lamii aut potius teucrii folio minor. Pluk. alm. 338. t. 313. f. 4. Scutellaria, teucrii folio Marilandica. Raj. suppl. 310. — Diese in Virginien und Kanada wildwachsende Pflanze hat eyrunde innerhalb zum Theil sägeförmig gezähnte oberhalb aber ganzrändige Blätter und schöne blaue Blumen.

10) Haubenförmiges Schildkraut, Fieberkraut, Scutellaria galericulata, foliis cordato-lanceolatis crenatis, floribus axillaribus. Fl. lapp. 239. Fl. suec. 499. 538. Hort. cliff. 316. Roy. lugdb. 310. Lysimachia coerulea galericulata s. Gratiola coerulea. Bauh. pin. 246. Lysimachia galericulata Dalech. hist. 1060. — Die Blätter dieser perennirenden Pflanze sind herzlanzettförmig und stumpf. Die Blume ist nach Einigen blau, nach Andern violbraun mit kleinen dunklen Flecken. Die Pflanze ist sehr bitter, und gleicht am Geruche dem Knoblauch. Man findet sie an den Meerufern Europas. Man hielt

diese Pflanze ehemals auch für heilsam in Fleckfiebern.

11) Wurfspießblättriges Schildkraut, Scutellaria hastifolia, foliis integerrimis, inferioribus hastatis, superioribus sagittatis. It. gotl. 212. Fl. suec. 500; 539. Scutellaria folio non serrato. Riv. mon. 77. — Diese perennirende Pflanze hat unzertheilte Blätter; innerhalb sind sie spießförmig, oberhalb pfeilförmig. Sie hat viel Aehnlichkeit mit der vorhergehenden, und ist vielleicht nur eine Varietät derselben. Man findet sie, jedoch selten, an den Seegestaden in Schweden.

12) Hakenförmiges Schildkraut, Scutellaria lupulina, foliis cordatis inciso-serratis acutis glabris, spicis imbricatis rotundato-tetragonis. Hort. ups. 173. Cassida alpina supina, magno flore albido. Tournef. inst. 182. Diese in Sibirien und der Tartarey einheimische perennirende Pflanze, hat herzförmige, sägeförmig gezähnte, glatte spitzige Blätter, und schöne große weiße Blumen, welche in vierzeiligen Aehren dachziegelförmig geordnet stehen.

13) Dachziegelblumenförmiges Schildkraut, Scutellaria lateriflora, foliis laevibus carina scabris, racemis lateralibus foliosis. Linn. Spec. plant. Tom. II. p. 835. Scutellaria foliis cordato-lanceolatis serratis, pedunculis multifloris. Roy. lugdb. 311. Scutellaria foliis ovato-lanceolatis racemis foliosis. Gron. virg. 91. Scutellaria palustris repens virginiana major, flore minore, Moris. hist. 3. p. 416. Diese in Virginien und Kanada wildwachsende perennirende Pflanze hat lanzett-herzförmige, sägeförmig gezähnte Blätter, und einen vielblümigen Stängel, oder die langen Blumen wachsen in

Menge auf einem Stängel; sie bilden eine dachziegelförmig geordnete Traube.

Von diesen angeführten Pflanzenarten kriechen einige mit ihren Zweigen auf den Boden entlang, andere erheben sich aufrecht und bringen am Ende ihrer Schossen ährenweise oder traubenförmig gelagerte, bei einander stehende, zum Theil große schön gefärbte Blumen, welche eine geraume Zeit in ihrer Pracht stehen bleiben. Die in Italien, in den Wäldern und am Meerbusen, und in der Schweiz auf den Alpen wildwachsende Arten sind sehr dauerhaft in Ansehung der Kälte, und verdienen wegen ihrer schönen Blumen wieder ein Plätzchen in unsern Gärten, aus denen sie die Modesträucher und Blumen aus Afrika, Amerika und Australien verdrängt haben. Sie sind nicht nur, wie schon bemerkt worden, sehr dauerhaft gegen die Kälte, sondern kommen auch in jedem Boden gut fort, am besten aber an einem warmen und trocknen Orte.

Alle angeführte Sorten kann man aus dem Saamen ziehen, wenn man denselben im Frühjahr in ein Beet von frischer und leichter Erde säet, und die jungen Pflanzen, wenn sie hervorgekommen und zum Versetzen groß genug sind, Reihenweise in ein von eben der Erde bereitetes Beet setzt. Kommt man denselben, die an ein mehr nördliches Klima gewöhnt sind, im Anfange, um ihren Wachsthum zu befördern, etwas zu Hülfe, und hält sie beständig vom Unkraute rein, so werden sie ohne alle fernere Wartung gegen den Herbst so zunehmen, daß man sie an ihren bestimmten Ort ins Land bringen kann. Auch durch Stecklinge und Zertheilung der Wurzel kann man einige Sorten vermehren, jedoch ist das Ziehen aus dem Saamen bei dieser Pflanzengat-

tung vortheilhafter. Die aus wärmeren Klimaten als China, Virginien, Sibirien ꝛc. uns zugekommenen Arten, die an unser Klima im freien noch nicht gewöhnt worden, kann man in Töpfen in einem Glashause überwintern. Von den beständigen und dauerhaften Pflanzen, muß man die schönsten Sorten im ersten Winter, nachdem sie aus dem Saamen gezogen worden, der Sicherheit wegen mit leichten Dingen etwas bedecken, indem ihnen die Kälte zu der Zeit oft, nachher aber nie schadet. Hat man die Sorten erst einmal in Besitz, so darf man nicht leicht fürchten sie zu verlieren, weil sie jährlich eine Menge reifen Samen bringen. — In der Medizin hat man ehemals das oben angeführte Haubenförmige Schildkraut, auch Fleckenkraut, Fieberkraut genannt, gebraucht. Es diente, außer im Fleckenfieber, wie schon oben, S. 407, angeführt worden, auch als Wundkraut, als Blutreinigungsmittel, und wider das Gift und die nachlassenden Fieber. Es wurde als Dekoct verordnet, ist aber jetzt eben so aus der Heilkunst verschwunden, wie aus den Gärten.

Auch der Süßklee, Hedisarium Linn., führt den Namen des Schildkrautes, s. unter Klee, Th. 39, S. 698.

Schildkröthchen, s. unter dem folgenden Art.

Schildkröte, Testuda, Fr. Tortue, eine eyerlegende vierfüßige Amphibie, welche die Gestalt einer Kröte hat, und dessen Körper mit einer harten Schale, wie mit einem Schilde bedeckt ist. Der Körper der Schildkröten ist platt, die Füße so wie der Schwanz ziemlich kurz, der Kopf dick, die Schnauze zugerundet, der Mund sehr weit gespalten; die Kiefer haben weder Lippen noch Zähne, sind aber dagegen mit einer harten, aus-

geschweiften hervorliegenden Bedeckung versehen. Das ganze Thier ist mit zwei großen knochigten Schildern oder Schalen bekleidet, welche an den Seiten zusammenhängen; die obere hängt mit dem Rückgrathe und mit den Rippen zusammen, und heißt die Rückenschale, carapace; die untere ist am Brustbeine befestiget und heißt die Bauchschale, plastron. Beide sind mit schildartigen Platten bedeckt, deren Anzahl, Stellung und Gestalt bei jeder Gattung bestimmt ist. Man theilt die Schildkröten in: Seeschildkröten, Fr. Tortues de mer, mit sehr verlängerten, platten, durch Häute verbundenen Zehen, von ungleicher Länge; ihre Rückenschale ist weniger gewölbt, und Kopf und Füße können nur halb unter dieselbe zurückgezogen werden; und in Landschildkröten oder Süßwasserschildkröten, mit kurzen, gleich langen Zehen. Die Seeschildkröte, so wie überhaupt die Schildkröte, ist ein Thier, das im Wasser und auf dem Lande leben kann; sie hält sich aber vorzüglich im Wasser auf, gleich dem Seehunde, weil sie von Fischen lebt, also ihre Nahrung daselbst findet. Sie soll jedoch auch Gras genießen und in dieser Absicht an das Land gehen. Ihre Eyer legt sie zu Hunderten in eine Grube am Ufer, bedeckt sie ganz mit Sand, läßt sie bei Tage durch die Sonnenstrahlen erwärmen; und setzt sich des Nachts darüber, damit sie von der Kälte keinen Schaden leiden. Den lateinischen Namen Testudo hat sie davon erhalten, weil sie mit einer Schale, testa, bedeckt ist, so wie den Deutschen Schildkröte, weil die runde Schale, womit sie bedeckt ist, einem Schilde gleicht. Plinius nennt sie die Seemaus, jedoch uneigentlich; denn sie hat nichts Aehnliches mit den Mäusen. Einige nennen sie auch den Soldaten,

weil sie mit einem Schilde zur Vertheidigung oder vielmehr um sich zu schützen bedeckt ist. Nach Gottwaldt's Meinung verdiente sie eher den Namen eines Seepapageyen, weil der Kopf und die Zunge fast eben so aussieht, wie bei den Papageyen, und ihr Laut auch fast der nämliche ist. Sie hat überdies eine eingebogene und hornartige Nase, die untere Kinnbacke schließt sich in die obere, das Maul hat keine Zähne, jedoch zerbeißt sie mit ihrem sehr harten Schnabel Holz und Muscheln, weil auch diese mit zu ihrer Speise gehören. Sie hat runde, von einem schuppigen Kreis der Augenlieder umgebene und eingeschlossene Augen, eine etwas zusammengedrückte Hirnschale, und die Kinnbacken bilden den ganzen Hinterkopf, wie bei den Papageyen; doch fehlen ihr die Ohrlöcher; denn der oben zuletzt genannte Schriftsteller konnte weder solche, noch etwas Aehnliches entdecken, da der hintere Theil des Kopfs überall wohl verschlossen war. Ueber dem Schnabel stehen zwei runde Nasenlöcher, daraus sie, wie die Delphinen, Wasser hervortreiben kann. Der obere Kopf ist mit hornartigen Häuten zierlich und in gehöriger Ordnung überzogen. Der untere Kinnbacken und der Hals werden bis an die Flossen und die Brust, desgleichen auch der untere Theil des Leibes, nicht weniger auch die Schenkelbeine und der Schwanz, mit einer harten hornartigen Haut, durch welche viele reihenweis geordnete Abschnitte laufen, bedeckt. Die Flossen, welche vorne Flügel, hinten aber Füße genannt werden, sind eben so wie der Kopf mit hornartigen Häuten bekleidet, die zum Schwimmen tauglicher, als zum Gehen sind; doch hat die Natur für sie gesorgt und ihr an dem äußeren Ende der beiden Flossen zwei Klauen gegeben, die in-

nere Enden der Flossen sind aber so scharf, als ein Messer, wodurch ihr Gang also erleichtert wird. Die Schale oder der Schild ist nicht nur da, wo er gewölbt erscheint, sondern auch am Rande oder Saume mit hornartigen Häuten, gleichsam als mit kleinen Schilden, die in ihrer Ordnung stehen und wechselsweise aneinander gefügt sind, überzogen. Was die innere Beschaffenheit der Schale anbetrifft, so wird davon weiter unten geredet werden. Die Farbe der oberen Theile des Leibes und der Schale ist dunkelbraun, die Abtheilung der Schilde aber auf der Schale sind schwärzlich, die Erhöhungen fallen vom Dunkelbraunen in das Gelbliche. Die unteren Theile sind weiß, werden immer gelblicher, haben rothe Abtheilungen und schwärzliche Flecken.

Die inneren Theile waren bei dem Zerlegen folgende: Nachdem die Juncturen an dem Rande des Brust- und Rückenschildes abgeschnitten worden, so bemerkte man, daß das Bauch- oder Darmfell überall an dem Schilde genau anhing; das vordere in der Gegend der Schlüsselbeine vermittelst gewisser Fäserchen, das hintere gegen das Schambein zu durch Knorpel, an den Rand war es aber durch sehr starke Bänder gefügt. Die Fasern waren mit Fett durchwebt, das aber durch langes Hungerleiden der zu dem Versuche bestimmten Schildkröte geschmolzen war, und das Ansehen der Bestandtheile eines Eingeweides und eines drüsenartigen Beines bekommen hatte. Die Bänder dienen zur Zusammenziehung und Erweiterung der Schale, auch können die Flossen und Füße sich damit eine größere Stärke geben. Als der untere Schild, der die Brust und den Bauch bedeckte, weggenommen wurde, konnte man sehen, wie der ganze Leib des Thieres mit Pergament-

häutchen, welche die inneren Eingeweide umgeben, verwahrt wird. Vom Halse an bis in die Gegend des Schambeins erstreckt sich aber der Schmeerbauch, den kein Zwergfell unterscheidet, sondern nur das vorgedachte Darmfell bedeckt. Die Membranen machen aber durch ihre Fasern, so in der Mitte des Schmeerbauches, gleichsam in einen Mittelpunkt zusammenlaufen, sehr dicke, fast einen Nabel vorstellende Flechsen, die daselbst in den unteren oder Brustschild sehr genau eingefügt sind. Eben so hängen vermittelst der Knorpel die vordere Schulter oder Brustbeine an dem Schilde, so wie auch das Darmfell mit den Scham- und Brustbeinen stark zusammenhängt. Die Muskeln, die Brust- und Hüftbeine werden in der Mitte des Schmeerbauches durch die Flechsen und Membranen genau verbunden, wodurch das Thier die ihm nöthige Stärke der Floßfedern zu bekommen scheint. Uebrigens findet man in der Mitte des Schmeerbauches keine Muskeln, sondern das Darmfell knüpft das Brust- und Schambein durch Bänder und Membranen an einander. Auch das Darmfell ist mit vielem Fette überzogen und mit Muskeln, die zur Bewegung dienen, durchwebt, wenigstens konnten Gottwaldt und der Doctor Hegse zu Danzig, bei der Zergliederung ihrer Schildkröte, welche durch langes Hungerleiden sehr abgemagert war, solches aus den Fettgängen oder Fettblasen wahrnehmen. Als das Darmfell vom Halse an bis in die Gegend der Schaam geöffnet und das Brust- und Schaambein durchschnitten worden, so zeigten sich die inneren Theile in ihrer ordentlichen Lage, wie solches Fig. 8263, in natürlicher Größe vorstellt. Hier sollen nun alle vorzüglichen Theile von oben bis unten nach der Ordnung der Buchstaben der gedachten Figur be-

schrieben, und was vor andern merkwürdig ist, zugleich angezeigt werden. Fig. 8263, a, der Kopf, die krumme Nase, oder der Schnabel und die Kehle — b, der rechte Flügel oder die rechte Flosse, noch mit ihrer Hirnhaut überzogen, wobei die Verschiedenheit der Schuppen und der Hornhäute zu bemerken sind — b, c, der linke Flügel, inwendig von seiner Hornhaut entblößt, zeigt starke Muskeln — d, die starken Muskeln mit ihren Flechsen, nämlich an der Kehle, Brust, den Schlüsselbeinen ꝛc., die keiner besonderen Beschreibung bedürfen, da jeder seine Dienste, wie bei den übrigen Thieren, verrichtet, nachdem es die Lebensart und Verrichtungen des Thieres mit sich bringen; jedoch ist anzumerken, daß ein so schweres Thier starke und nervigte Flechsen oder Muskeln zum Schwimmen, noch mehr aber zum Gehen auf dem Lande nöthig hat; ehe sich das Thier so sehr abgezehrt hatte, müssen sie noch stärker, sichtbarer und fetter gewesen seyn — e, das rechte Brustbein von seinen Muskeln entblößt — e, c, das linke Brustbein, mit seinen Muskeln bedeckt, wo die Verschiedenheit der Fasern und die Einlenkungen der Flechsen in den linken Flügel, wodurch die Verrichtungen des Flügels bewirkt werden, zu bemerken sind — f, die Schlußbeine, das eine bedeckt, das andere entblößt — g, die Knorpel oder Fortsetze der Schlüsselbeine, wodurch sie eben so, wie im Schaambein, mit einander zusammen hängen — g, c, sind starke Bänder oder Flechsen zwischen dem Brustbeine und den Schlüsselbeinen, die eine sehr unmerkbare Bewegung verrichten; sie sind aber noch mit besonderen Muskeln überzogen, welche die Zusammenziehung bewirken — h, ein dreieckiger Knorpel in

der Gurgel mit zwei Flügeln oder sichelförmigen Knorpeln i i, so die Luftröhre ausdehnen — k, die Luftröhre, die nicht aus ganzen, sondern nur aus halbzirkelförmigen Ringen besteht, und da, wo sie auf dem Schlunde aufliegt, von pergamentähnlicher Substanz ist, ist einer Querhand lang von dem äußeren Ende der Gurgel, und endlich — l, gespalten und läuft in zwei Aesten vier Querfinger lang frei fort, bis sie sich in die Substanz der Lunge hineinzieht — m, die beiden sehr großen, und aus einem blasenartigen Wesen bestehenden Lungenblätter. Sie haben zwar nur wenig Blut und wenige Saftgefäße, jedoch sind einige Gefäße von beiderlei Art merkwürdig. Sie wahren nämlich aufgeblasen, nahmen die ganze Brust und den Schmeerbauch ein, und erstreckten sich bis in die Gegend der Nieren, wo die große Schlag- oder Pulsader zwei Aeste bildet, jedoch ohne Zwergfell, welches Blasius*) bei der Landschildkröte sehr groß angetroffen haben will; er kann sich aber auch geirrt, und das doppelte Darmfell in der Gegend des Schmeerbauches, wo sich die Zeugungstheile von den übrigen absondern, für ein Zwergfell gehalten haben. Von den aufgeschwollenen Lungenblättern war auch das linke Herzohr, das fast aus eben solcher Substanz, als die Lunge besteht, merklich aufgetrieben. — n, der Schlund, der auf der rechten Seite der Luftröhre in dem gekrümmten Nacken zu finden ist. — o, der wie an einem Reiher gekrümmte Nacken ist mit starken Muskeln befestiget, um den Kopf vorzustrecken und einzuziehen — p, aus der großen Pulsader hat-

*) In anatom. animal. pag. 118.

ten verschiedene Zweige der Arterien sich — q, an den Flügeln der Kehle und an andern obern Theilen ausgebreitet — r, die beiden Herzohren, wovon das rechte härtere und fleischigere, welches das Blut aus den Pulsadern von sich gab, etwas hervorstand, das andere, linke s, welches das Blut aus der Lunge einnimmt, und fast mit derselben einerlei Substanz und Bau hat, jedoch, in Verhältniß gegen das Herz groß und größer, als das Herz selbst war — t, das Herz ist klein und dreieckig, und hat kaum so viel häutiges Wesen im Umfange, daß es die Höhlung der Ohren und der großen Pulsader fassen kann. Es war ganz welk, vielleicht nur von dem langen Hungern — u, die untere Spitze war mit einem starken Bande oder Flechse an den Herzbeutel geknüpft — w, der Herzbeutel hat noch einige Feuchtigkeit in sich, das Herz damit anzufrischen — x, ein Theil des Bauchfells, das zunächst zu gewahrende bedeckt das obere der Lungenblätter, das übrige desselben ist weiter entfernt und liegt auf den Hüften h h auf — y, die Leber bestand aus einem einfachen Körper und war zwar nicht in Lappen getheilt, hatte aber doch einige Ausdehnungen und Erhöhungen — z, die Gallblase, die in einem Grübchen der Leber liegt, ist ganz versteckt, und man bekommt nur allein die über dieses Grübchen gespannte Haut zu sehen — a a, der Magen welcher nach seiner ordentlichen Lage, nicht, wie bei andern Thieren, nach der Quere liegt, sondern vorwärts herabhängt — b b, der Zwölffingerdarm und das leere Gedärm, wie auch alle übrige Gedärme sind dünn, und erstrecken sich in der Länge ungefähr auf 4 1/2 Elle. Der blinde Darm ist nicht zu finden — c c, der Grimmdarm ist kaum eine Spanne lang — d d, das Scham-

bein — e e, die Spuren der Knorpel, wo die Schenkel abgeschnitten sind, damit man die übrigen Theile besser finden kann — f f, der Lendenmuskel — g g, ein abgelöseter oder weggeräumter Theil des Darmfelles — h h, die von ihrer Haut entblößten Schenkel — i i, der Mastdarm — k k, die Höhlungen über der Oeffnung des Hintern, worein eine Fingerslange Sonde gesteckt ist. Sie ist so weit, daß man auch wohl einen Finger hineinbringen kann. Sie wurde beim Zergliedern auf einer Seite zerschnitten damit sie besser betrachtet werden konnte — l l, die Oeffnung des Hintern selbst, worin die andere Sonde steckt — m m, das äußerste Ende des Schwanzes — n n, die äusseren Enden der Schale oder des Schildes — o o, der Saum der Schale. Noch waren bemerkenswerth bei der Zergliederung der Kopf, in dessen Munde keine Zähne zu gewahren sind; statt derselben zeiget sich jedoch an dem obern Kinnbacken oder vielmehr Gaumen ein hornähnlicher Saum, der mit dem äusseren Saum die Stelle der Zähne vertritt, und zwischen welchen beiden sich der untere Schnabel oder Kinnbacken beim Schließen genau einfügt. Das Zusammendrücken des obern oder untern Schnabels ist so nachdrücklich, daß er auch einen ziemlich starken Stab, Muscheln, Schnecken und andere sehr harte Körper damit zermalmen kann. Der ganze Gaumen ist am vordern Theil hornartig, am hintern aber gegen den Schlund zu, mit nervigten Fasern versehen. Die Zunge hat keinen Muskel, sondern ist runzlich, und mit einer nervigten harten Haut überzogen; inwendig aber knorpelich, dick und fast rund, wie bei den Papageyen, und da sie an dem äussersten Ende der Gurgel befestiget ist, so bildet sie einen Kör-

per der sich beim Schlucken in die Höhe hebt; daher giebt Gesner *) die Zunge der Seeschildkröten für unvollkommen aus. Vermittelst der runzlichen Haut der Kehle und der pergamentähnlichen Fasern des Schlundes, welche ein Thürchen bilden, so eine längliche Spalte, die statt des Kehldeckelchens dient, genau verschließt, kann sie solche zusammenziehen und die in der Lunge befindliche Luft lange bei sich behalten, ohne Athem zu holen. Ueber dieser Spalte ist der Eingang in die weite Kehle sehr leicht, ja es läßt sich solche noch weiter ausdehnen. Diese hat auswendig eine rauhe, harte, pergamentähnliche, nachher muskulöse und starke Haut, die aber innerhalb nervigt, nach Art der Kornähren gebildet ist, und hornartige sehr spitze Stacheln hat. Solche sind hohl, mit einer klebrigen Materie angefüllt, stehen sehr dicht an einander, und sind bei dem Anfange der Kehle größer, als an einer Ochsenzunge, im Fortsatze haben sie die Größe eines Gerstenkornes. Sie sind so scharf, als eine Nadel, und haben eine kegelförmige Gestalt. Mit solchen sind noch kleinere, eben so spitzige Stacheln vermengt, welche sich am Anfange der Speiseröhre befinden und denen ähnlich sind, die man bei dem Ochsen antrifft. M. A. Severinus **) wundert sich, daß Rondelet solche übersehen hat. Die Aehrenähnliche Theilchen neigen sich mit ihren Spitzen alle gegen den Magen hinab, damit die Speisen leichter eindringen, von den Spitzen zermalmt werden und in den Magen gelangen können, gleichwohl aber mit Ausstoßung der wässrigen Feuchtigkeit nicht

*) De Aquatilibus. 4s Buch, S. 944.
**) Zootom. p. 321.

wieder mit herausgebracht werden können. Im Maule geht weder eine Käuung vor, noch befindet sich im Magen eine Säure, die eine wässerige Verdünnung befördern könnte; denn diese Spitzen dienen gleichsam als ein Schlagbaum in Hinsicht der schon genossenen Speisen. Die oben genannten Naturforscher fanden zwischen diesen spitzigen Theilen noch einen Fisch stecken, der zum wenigsten schon drei Tage und darüber daselbst gehangen haben mußte. Ueber anderthalb Monate so lange der Dr. Hegse die Schildkröte besaß, hatte sie wenig Speisen zu sich genommen und stets einen Abscheu davor bezeugt. Nach Gottwaldts Meinung konnte es vielleicht die Speisen auch wegen seines kränklichen Zustandes nicht verdauen. Ob diese Spitzen ausser der Auflösung oder vielmehr der Zerreibung der Speisen, noch einen andern Nutzen haben, wäre erst zu untersuchen. Gegen den Magen zu nehmen diese ährenförmige Theile an Größe, Härte und der Anzahl ab, werden, je näher sie dem Magen kommen, immer unkenntlicher und den Wärzchen ähnlich, die man im Schlunde der Kälber bemerkt. Der Magen war runzlich und zwischen den Falten war ein Ferment wie bei andern Thieren. Der Pförtner, nebst dem ventriculo nerveo hatte noch etwas Schleim in sich. Die Milz lag als ein Taubeney mitten im Gekröse. Die Gekrösdrüse war im Verhältniß gegen die Milz größer, zog sich nach der Länge des Zwölffingerdarms herab, und war sehr dünn. Die Harnblase war nach Verhältniß des Subjects groß und so auch der Mastdarm, die Schambeine, die Brustbeine mit den Brustbändern. Als man das Darmfell weggeräumt hatte, zeigten sich verschiedene nervige, arteriöse, lymphatische und Samengefäße, nebst andern zur Zeugung nöthigen Theilen,

die Nieren mit ihren Harngängen, jedoch keine Blase, welche in der Höhlung des Schmeerbauchs verborgen lag. Die Scheide, in welche der Mastdarm geht, ist sehr hervorragend; um letzteren geht ein nervigter Ring, welcher den Darm verschließt, damit die freiwillige Aussonderung und Zurückhaltung des Unraths bewerkstelliget werden kann. Der Harngang hat ebenfalls seinen Schließmuskel, damit der Mastdarm nach Gefallen zusammengezogen werden kann. Die Harngänge treten aus den Nieren hervor und laufen in den Hals der Harnblase. Der sogenannte Nervenkörper, corpus nerveum, der aus zwei nervigten Gängen besteht, welche zu beiden Seiten des Rückgrads aus dem Rückenmark entspringen und sich in dem Ende der vaginae communis endigen, wie das Schamzünglein beim weiblichen Geschlechte, und auf eine ziemlich erhabene Warze auslaufen. Einige halten dieses für das männliche Glied, allein Andere, worunter auch Gottwaldt, zweifeln daran, weil man dergleichen Körper auch bei der weiblichen Schildkröte antrifft. Bei den Zeugungstheilen der weiblichen Schildkröte findet man eine besondere Höhlung unter der Vagina communi; in welche man mit einer Sonde drei Querfingerbreit hinein kommen kann; sie ist so weit, als die Vagina communis selbst, und läßt sich sehr stark ausdehnen. In dieser Höhlung sollen die Eyer so lange aufbewahrt werden, bis das Thier am Ufer einen bequemen Ort aufgefunden hat, solche abzulegen. Die Eyerstöcke sind stark röthliche knotige oder Drüsen enthaltende Körper, die an dem äussersten Theile der Lunge angefügt und mit sehr kleinen Eyern gefüllt sind, welche die Größe des Samens vom Motten-, Schaben- oder vom Fingerkraute haben. Durch die Lupe sehen sie sehr nied-

lich aus und waren regelmäßig abgetheilt. Sie lagen im Darmfell, wo solches die Nieren bedeckt, liefen zwischen der Doppelhaut desselben und dem Mastdarme, welche Theile sehr genau mit einander verbunden sind, fort, bis an die beschriebene Höhlung. Nach Gottwaldt's Vermuthung wird die nervöse Substanz, die man in der Mutterscheide antrifft, bei der Begattung durch einen Kitzel gereizt, und theilt diese Empfindung durch die in das Rückenmark laufenden Theile dem Hirne und dem übrigen ganzen Nervensysteme mit, wodurch sodann eine Wirksamkeit entsteht, die durch das nervigte Gewebe, so sich nach der Länge der Lunge bis an den Eyerstock erstreckt, fortgesetzt, und dadurch die Zeugung befördert wird. Der rechte Lungenflügel war bei der weiblichen Schildkröte von zarterer Substanz, als der linke, und nicht so stark. Die Ursache davon war, weil man in dem linken Lungenflügel eine Blase fand, die sich über die Hälfte des Flügels ausbreitete. Diese Blase nahm beim Aufblasen der Lunge durch ein Röhrchen eher Luft ein, als die Lunge selbst, fiel auch später zusammen und verlor die Luft nicht so bald. Allem Vermuthen nach kann das Thier solche aufblasen und wieder leer machen, nachdem es die Noth erfordert. Nach dem oben angeführten Schriftsteller soll sie besonders zum Schwimmen dienlich seyn, auf dem Lande kann sie aber nicht gebraucht werden, im Gegentheil würde sie hier mehr hindern. Man sah überdieß auf diesem linken Lungenflügel eine andere Blase, die aber mehr inwendig, in der Substanz des Flügels selbst, steckte, und von einem zersprengten Saftgefäße entstanden seyn konnte. Hinten in der Gegend des Wirbels und an den Seiten hing die Lunge eine Handbreit durch Fäserchen so genau an dem Darmfelle, daß

solches die Haut der Lunge selbst zu seyn schien, besonders gegen die unteren Enden hin. Dieses geschieht aber deswegen, daß die Lunge bei ihrer Ausdehnung nicht von der Doppelhaut des Darmfells, in welche selbst der Eyerstock läuft, und womit noch einige kleinere Gefäße in Verbindung stehen, abgerissen werden kann. Die Leber war nach Beschaffenheit des Thieres zwar sehr groß; allein hier über die natürliche Größe erhoben. Was nun den festeren Theil oder das Skelet, welches aus Knochen und hornartigen Decken besteht, anbetrifft, so sind hier ebenfalls zu bemerken die Beine des Kopfs, die Hirnschale, der Gaumen, die Kinnbacken, der Nacken ꝛc. Diese Theile haben einige Aehnlichkeit mit den Beinen der Vögel, daher kann ihre Beschreibung hier füglich übergangen werden. Der Nacken, der mit dem Nacken eines Reihers übereinkommt, verdient jedoch eine Betrachtung. Er ist gekrümmt und aus acht Wirbelbeinen zusammengesetzt. Die Krümmung ist wohl aus der Ursache, damit das Thier im Gehen den Kopf in die Höhe tragen kann, weil der Brustschild stets auf der Erde liegt, daher wird auch derselbe, wenn das Thier lange auf dem Lande gehen muß, etwas abgerieben. Zwischen dem letzten und vorletzten Wirbelbeine des Nackens sind die Schlüsselbeine oder die Stützen der Brustbeine eingefugt, damit der Schild nicht zu sehr zusammengedrückt wird. Hierauf folgen eilf Wirbelbeine, die mit ihren Rippen, vermittelst gewisser Knorpel überall an den obern Schild fest angehängt sind, so daß die Wirbelbeine, noch weniger aber die Rippen, welche gleichsam an die Beine angewachsen und dem Schilde eigen zu seyn scheinen, davon kaum getrennt werden können. Das oberste Wirbelbein ist kurz und hat

gleichsam ebenfalls zwei kurze falsche Rippen; die übrigen sechs sind größer, ihre Rippen reichen bis an den Rand des Schildes und laufen in denselben hinein. Hierauf folgen zwei kleine Wirbelbeine, obgleich ihre Rippen ein wenig anders, als die vorigen gebildet sind, sich herab senken und unter dem untern Theile des gewölbten Schildes liegen. Das zehnte Wirbelbein hat zwei sehr kurze Anhänge der Rippen, daran die Flechsen befestiget sind. An das letzte derselben werden gleichsam durch gewisse Vergliederungen die Scham- und Schenkelbeine gefügt, an welche auch die Schenkel und endlich an diese die vier Glieder eines jeden Fingers und zwei des Daumens durch Knorpel angehängt sind. So wie hinten, sind auch vorne in die an die Wirbelbeine des Nackens befestigten Brustbeine die Arme mit ihren Spindeln und Fingergelenken eingefügt. Am Ende findet sich noch der Schwanz, von dem vier Wirbelbeine mit ihren Anhängen noch stark an dem Schilde haften, die übrigen aber, ungefähr zwanzig, frei und an den Seiten nach Gefallen beweglich sind. An das äusserste Ende der Wirbelbeine stößt ein rundes Loch, welches die beiden letzten Schilde des obern Saumes bilden, welchen Zweck solche haben, ist unbestimmt. Vielleicht begatten sie sich dadurch, da ihre Begattung wie bei den Hunden geschehen soll. Der Schild selbst besteht aus einem breiten, flachen und gewölbten Beine, das seine Fasern von den Rippen bekommt und an solche stark angewachsen ist; auch der Rand oder Saum ist knöchern; allein sowohl dieser, als der Schild selbst sind mit hornartigen Schilden überzogen, wie Fig. 8264. zeigt. Die eben genannte Figur zeigt eine Seeschildkröte, so gezeichnet, daß man den Rückenschild genau sehen

kann. — Fig. 8265. zeigt dieselbe Schildkröte, um das Brustschild genau zu sehen. — Fig. 8266. zeigt diese Schildkröte von der Seite, nach welcher sie einer Papagey gleicht und daher von Gottwaldt der Seepapagey genannt wird. — Von den Seeschildkröten sind die bekanntesten:

1) Die Riesenschildkröte, Testudo mydas; Fr. la Tortue franche, ist die größte Gattung, welche sich vorzüglich in den Meeren der heißen Zone aufhält, wo sie den Seefahrern eine nicht nur angenehme, sondern auch heilsame Nahrung gewährt. Die Rückenschale hat in der Mitte funfzehn Schilde, wird aber nicht gesucht; an den Hinterfüßen hat sie einen scharfen Nagel. Ihre Länge beträgt oft sechs bis sieben Fuß, und ihr Gewicht an sieben bis achthundert Pfund. Diese Schildkröte nährt sich in großen Schaaren von den Aftermoosen des Meerbodens und nähert sich den Mündungen der Flüsse, um Luft zu schöpfen. Ihre Eyer legt sie in den Sand an die Sonne; sie sind zahlreich und gut zu essen. Unter diesen Schildkröten giebt es einige, die das Fett, welches sie bei sich haben, ungerechnet, gegen 200 Pfund Fleisch liefern, das von einem sehr guten Geschmacke, wie Rindfleisch, und ungemein nahrhaft ist. Dasjenige, welches unmittelbar auf der untersten Schale sitzt, wird für das beste gehalten. Was bei diesen Schildkröten aber von vorzüglichem Werthe ist, oder vorzüglich zu schätzen ist, ist, daß man sie lange Zeit auf den Schiffen lebendig erhalten kann, wenn man sie nur dann und wann mit Seewasser besprengt; gewöhnlich leben sie drei Wochen ohne das Geringste zu essen. Man salzt auch das Fleisch, die Eyer und das Eingeweide dieser Schildkröten, besonders auf

den Inseln les Tortues gegen Conchinchina, in großer Menge ein und treibt damit auf den Französischen, Engl'schen und Holländischen Inseln von Amerika einen bedeutenden Handel. Dieses Einsalzen des Schildkrötenfleisches geschieht sogleich als sie gefangen und auf den Rücken auf die Erde gelegt worden, wo man sie dann schnell aus der Schale herausnimmt, die Knochen herausbricht, und das Fleisch mit Salz bestreut, welches man dann in Fässer packt, die gemeiniglich 200 Pfund wiegen. Manche Schildkröte liefert zwei solche Fässer des eingesalzenen Fleisches. Die Schale dieser Schildkröte ist sehr dünn, wird dieserhalb, wie auch schon oben bemerkt worden, wenig geachtet, und kömmt daher nur selten in den Handel. Man gebraucht sie hin und wieder zu ausgelegter Arbeit und zu Laternen.

2) Die Schuppenschildkröte, Testudo imbricata; Fr. le Caret, welche das Schildpatt liefert, das von verschiedenen Künstlern angewendet wird, ist kleiner als die Riesenschildkröte. Ihr Rückenschild hat dreizehn Mittelschilde, von denen achte platt und die übrigen fünf ein wenig gewölbt sind, und fünfundzwanzig Rand- oder Seitenschilde; die erstern liegen wie Dachziegel über einander. Unter den acht flachen Schilden sind vier große, die beinahe 1 Fuß lang und 7 Zoll breit sind. Nach Einigen soll ihr Fleisch unangenehm und ungesund seyn, nach Andern soll ihr Fleisch zwar nicht so gut zu essen, als dasjenige der vorhergehenden seyn, allein doch gegessen werden. Die Eyer sollen aber sehr schmackhaft seyn. Man findet diese Schildkröte in allen Meeren der heißen Länder, und fängt sie bloß wegen der schönen Schale. Diese muß dick, hell und durchsichtig seyn, eine Farbe wie Spießglas, dun-

kelbraun und weiße Flecken haben. Man findet darunter Blätter, die gegen 6 Pfund wiegen. Wenn man diese Blätter von der obersten Schale, an der sie fest sitzen, abheben will, darf man nur Feuer darauf oder darunter legen, da dann, sobald die oberste Schale warm wird, diese Blätter ganz leicht mit der Spitze eines Messers abgenommen werden können. Die Spanier lösen diese Schale durch Annäherung der Schildkröte an das Feuer ab, ohne das Thier selbst zu tödten, und sie behaupten, daß wenn sie diese Schildkröten dann wieder in das Meer werfen, die obere Schale wieder neue Schuppen bekommt. Man macht aus dieser Schildkrötenschale Kämme, Etuits, Schnupftabaksdosen, Tische, Spiegelrahme, Messer-, Gabel-, Lanzetten- und Scheermesserhefte ꝛc. Wenn man solche zu ausgelegter Arbeit gebraucht, giebt man ihnen vermittelst untergelegter Folien von verschiedenen Farben, eine beliebige Farbe. Außer dieser Schale bekommt man noch von derselben ein Oel oder Fett, welches bei geschwächten Nerven und kalten Füßen für ein vortreffliches Mittel gehalten wird.

3) Die Lederschildkröte, Testudo coriacea; Fr. le Luth, kommt der Riesenschildkröte beinahe an Größe gleich. Sie hat keine Bauchschale, und ihre längliche spitzige Rückenschale ist nicht mit Schilden, sondern nur mit einer Art Leder bedeckt. Man bemerkt darauf fünf der Länge nach liegende vorspringende Leisten. Man gewinnt aus dieser Schildkröte eine große Menge Oel, welches zum Brennen gebraucht werden kann und in dieser Hinsicht hat sie einiges Gewicht in dem Handel, in welchem sie sonst nicht vorkommen würde.

Es wird nun noch eine Art Seeschildkröten an-

geführt, welche die Naturforscher Testudo Caretta, die Franzosen Cohoanne oder Caouane, die Engländer Logerhu, und die Spanier Caivava nennen. Sie ist länger und breiter, als Nr. 1 und 2, und hat einen sehr großen Kopf. Man ißt von derselben selten das Fleisch. Das Oel, welches sie giebt ist scharf, und taugt zu weiter nichts, als zum Brennen. Die Schale ist ein wenig dicker, als die der Riesenschildkrote; allein bei weitem nicht so dick, als die von der Schuppenschildkröte, daher sie auch nicht so hoch, als diese, geschätzt wird.

Diese angeführten Arten von Seeschildkröten begatten sich nie mit einander, sondern jede Gattung hält sich für sich. Ihre Nahrung besteht in Seegras oder Seekräutern, die sie auf gewissen Gründen 8 bis 10 Klafter tief unterhalb dem Wasser finden. Die Vermehrung geschieht durch Eyer, wie auch schon bei den einzelnen Schildkröten oben angeführt worden, welche sie dreimal im Jahre von vierzehn zu vierzehn Tagen legen, und in Gruben, welche sie mit ihren Vorderfußen in den Sand an dem Gestade des Meeres machen, verbergen. Hier werden sie in einem Zeitraume von sechs Wochen von der Sonnenwärme ausgebrütet, worauf die Jungen, sobald sie ausgekrochen oder die Schale verlassen haben, dem Meere zueilen. Die Schuppenschildkröte hat das besondere, daß sie ihre Eyer nicht in den Sand, sondern in groben Kies scharrt.

Man fängt die Seeschildkröten auf dreierlei Art: 1) wenn sie ans Land gehen, um ihre Eyer zu legen; 2) durch Netze, und 3) durch Harpunen. Bei der ersten Fangart legt man, sobald die Schildkröten ans Land gehen, um ihre Eyer zu

legen, einen Stock oder einen Baum auf den Sand, über welchen sie gehen müssen, wenn sie ihre Eyer legen wollen. Sobald sie nun ihre Vorderpfoten auf diesen Stock oder Baum gesetzt haben, so heben zwei Männer, oft nur ein einziger Mann, solchen in die Höhe und legen die Schildkröte auf den Rücken oder auf die Seite, da sie sich dann nicht wieder umkehren kann. Bei der zweiten Fangart, werden die Netze, Folbes genannt, an den Orten ausgeworfen, wo die zu ihrer Nahrung dienende Meerkräuter wachsen, und wo sie auf die Weide gehen. Man findet die Seeschildkröten auch um die Inseln des Atlantischen und Indischen Meeres, so auch um Amerika in großer Menge; auch in Europa werden hin und wieder Seeschildkröten gefangen, die aber nur klein, und als eine leckere Speise auf die Tafeln der Großen und Reichen gelangen.

Von den Landschildkröten, Erdschildkröten, süßen Wasserschildkröten giebt es mehrere Arten, von denen hier nur folgende zu bemerken sind: 1) Die Schlammschildkröte, Testudo lutaria; Fr. la Bourbeuse, ist die gemeinste Gattung der Landschildkröten, welche in Flüssen und Sümpfen lebt, sich darin von Fischen und Insekten nährt, und sich im Winter eingräbt und diese Zeit schlafend zubringt. Die Rückenschale derselben hat dreizehn Mittelschilde und fünfundzwanzig Seiten oder Randschilde, alle sind schwach gestreift und von schwärzlicher Farbe. Ihr Schwanz ist dünn und ziemlich lang. Diese Schildkröte, welche sich in den gemäßigten und mehr südlichen Theilen von Europa aufhält, wird in Frankreich, wo sie in den südlichen Gegenden sehr gemein ist, in die Gärten gesetzt, um die Insekten und Würmer zu vertilgen. Auch bei uns in der Mark, besonders in der Neu- und Ucker-

mark giebt es viele dergleichen Schildkröten, mit welchen ein ziemlicher Handel getrieben wird, indem sie zur Fastenzeit zu vielen Fudern nach Schlesien und Böhmen den Katholiken zugeführt werden, denn ihr Fleisch ist gut zu essen; man macht auch Kraftbrühen für Schwindsüchtige daraus. Sie haben bei uns die Größe von 6 bis 8 Zoll und halten sich in sumpfigten Wiesen und darauf stehendem Wasser auf.

2) Die Mosaische Schildkröte, Testudo graeca; Fr. la Grecque, die gemeinste von allen Gattungen der Landschildkröten, welche sich an trocknen erhöheten Orten sowohl im südlichen Europa, als in allen übrigen warmen Ländern aufhält. Ihre Rückenschale ist länglich und sehr gewölbt. Die Schilde, nämlich dreizehn Mittel- und fünfundzwanzig Seitenschilde, sind gestreift. Der Schwanz ist versteckt; die Zehen sind bis an die Nägel vereiniget. Sie nährt sich von Früchten, Insekten und Würmern. Zu diesen beiden Schildkrötengattungen gehören wahrscheinlich die von Gottwaldt in seinen physikalisch-anatomischen Bemerkungen über die Schildkröten*) beschriebenen und abgebildeten Arten; nämlich: die Landschildkröte, Fig. 8267, mit einem erhabenen bunten Schilde, welche Olaus Wormius in Museo **) unter dem Namen der gemalten oder gesternten Schildkröte angeführt hat. Die Schilde auf der Rückenschale kommen der Beschaffenheit, Ordnung und Zahl nach mit den der beiden vorhergehenden überein, sie sind aber erhabener, besonders die mittlere Reihe auf der höchsten Wölbung der Schale über den Rückgrad

*) Aus dem Lateinischen. Nürnberg, 1781, S. 30 u. f.
**) L. I. c. 22. p. 316. sqq.

herab. Alle diese Schilde sind mit gelbbraunen Strichen, die vom Mittelpunkte gegen den Umkreis zu laufen, gezeichnet, die übrige Farbe ist stark schwärzlich, oder stark dunkelbraun. Die Schilde selbst sind mit ziemlich tiefen, um den Mittelpunkt gezogenen, zwar nicht runden, doch vieleckigen Röhrchen oder Kanälchen, gleich als mit Furchen, geziert, und so oft sie jene gelbbraunen Striche durchschneiden, so verschwindet die Goldfarbe der Striche und scheint ebenfalls dunkelbrau zu seyn. Der Saum oder Rand ist nicht rückwärts gebogen, wie bei der Seeschildkröte, sondern besteht aus kleinen Schilden, die gerade herablaufen; diese sind eben so gezeichnet und mit Furchen durchschnitten, als die großen Schilde, jedoch stellen sie keinen ganzen Wirbel oder kein ganzes Schild, sondern nur das Viertel eines in vier Theile getheilten Schildes vor; der Saum wird überdies vorwärts durch ein gewölbtes starkes eines Querfingers breites Bein durchbrochen, worauf der nächste Schild der mittleren Reihe gleich als auf einem Grunde aufliegt. Ob nun gleich dieses Beinchen weiß ist, und weder Farbe, noch Verzierung hat, so kann es doch anfangs wie die übrigen Schilde gefärbt und gefurcht gewesen seyn; denn die ganze Substanz des Schildes ist knöchern und oben mit einer hornartigen Schale, wie mit einem dünnen Pergamenthäutchen überzogen. Nimmt man diese fort — es kann Schildchen für Schildchen von der knöchernen Substanz, worauf es liegt, abgezogen werden — so erscheint ebenfalls die ganze Schale, wie jenes vordere Bein, weiß, so daß es schien, als sei der hornartige Schild über demselben gewaltsamer Weise abgerissen worden. — Fig. 8268. stellt den untern Brustschild vor. Nach Wormius soll

er aus acht verschiedenen, gleichsam durch eine Naht verbundenen Schilde bestehen, darunter zwei noch einmal so groß, als die übrigen, alle aber schwarz oder sehr dunkelbraun und schwarzbraun getüpfelt sind. Wo diese Schilde aneinander gefügt sind, liefen aus gefurchten dunkelfarbigen Kanälen dunkle und braune Strahlen, gleich Binden, über die Länge und Breite, die übrigen Strahlen sind aber gelbbraun, wie auf der Wölbung.

Die Schildkröte, Fig. 8269, scheint auch zu den oben angeführten Gattungen Nr. 1 und 2 der Landschildkröten zu gehören. Die Schale derselben ist bunt, etwas weniger gewölbt, und selbst die Schilde stellen nicht, wie bei der vorhergehenden, besondere gewölbte Schilde vor. Die Reihen derselben sind wie bei den vorhergehenden, die Gestalt, Größe und Zahl derselben ist aber verschieden; denn der eine Schild stellt ein regelmäßiges, der andere ein unregelmäßiges Quadrat vor; der eine ist größer, der andere um die Hälfte kleiner, doch scheint die Einfassung etwas zurückgebogen. — Fig. 8270. zeigt einen andern Rückenschild, der dem oben, S. 430. angeführten in der Zahl der Schilde fast gleich kommt, nur sind sie platter, und haben nicht jene gelbbraune Strahlen, wie auf der Wölbung. — Vielleicht gehört auch die getüpfelte Schildkröte Fig. 8271. zu den oben angeführten Landschildkröten N. 1 und 2. Gottwaldt führt dieselbe in seinem Werke an, und gi bt davon folgende Beschreibung: „Ihr Rückenschild ist breiter, nicht so erhaben, und besteht aus dreizehn in drei Reihen aneinander gefügten Schilde, davon fünfe nach der Länge des Rückgrats die Wölbung, vier aber an jeder Seite, so weit diese verbunden sind, die

Seiten ausmachen. Diese drei Reihen Schilde bilden die ganze gewölbte Schale und sind mit einem Rande oder Saume eingefaßt, der ebenfalls aus vielen kleinen, an einander stoßenden und engzusammengefügten Schilden besteht. Alle Schilde auf der ganzen Wölbung sind mit einer Menge gleichvertheilter Punkte, wie mit Hirsekörnern, besetzt, die Randschilde oder der Saum hat solche nicht, da, wo der Schild seine höchste Wölbung hat, läuft ein Strich oder eine Binde in der Breite eines Gänsekiels vom Kopf bis an den Schwanz, wie in der Figur deutlich zu sehen ist.

3) Die geometrische Schildkröte, Testudo geometrica; Fr. la Géométrique, eine artige kleine Schildkröte der warmen Länder, mit schwarzen Schilden, deren jedes in der Mitte einen weißen Fleck hat, von welchem eben so gefärbte Linien nach verschiedenen Punkten des Umkreises laufen.

Man findet besonders viele Schildkröten in der Provinz Guajana. Es giebt daselbst drei Gattungen. Die Schildkröten der ersten Gattung sind 2 Fuß lang und 1 Fuß breit, und werden bei den Spaniern Hukkate genannt. Sie haben keine Blätter oder Schilde auf der obersten Schale; diese ist glatt, und weiß und schwarz gefleckt. Die Spanier in Amerika ziehen sie auf, füttern und essen sie, weil ihr Fleisch sehr gesund ist und an Geschmack dem Schöpsen- oder Hammelfleisch gleicht, nur ist es feiner. Das Fett dieser Schildkröte bleibt, wenn es geschmolzen worden, flüssig, wie ein Oel, kann an alle Speisen statt der Butter gebraucht werden, und übertrifft diese noch bei weitem. Besonders ist die Leber von derselben sehr gut und ungemein groß, so, daß wenn das Thier 15 Pfund Fleisch hat, die

Leber 5 bis 6 Pfund wiegt. Die Eyer sind gleichfalls gut zu essen. — Die zweite Gattung ist die oben angeführte Schildkröte Nr. 2. — Die dritte Gattung ist nicht größer, als eine Hand, also 6 bis 8 Zoll lang. Die Schildkröten dieser Gattung dienen bloß Schnupftabaksdosen und andere Geräthschaften daraus zu machen, indem man die obere und untere Schale in Silber oder in sonst ein ander Metall faßt.

In Slavonien hat man zwei Arten Schildkröten, die man zu Markte bringt, nämlich Stein- und Wasserschildkröten. Erstere leben am Lande, sind von der Größe eines Tellers, und haben einen sehr guten Geschmack. Das Fleisch der Wasserschildkröten dient zu Kraftsuppen für schwächliche oder in der Genesung begriffene Personen, wie auch zur Speise auf den Tafeln der Vornehmen und Reichen. Diese Schildkrötenart ist wahrscheinlich die oben angeführte Schlammschildkröte Nr. 1.

In Sardinien findet man Meer- und Landschildkröten. Von den Meerschildkröten hält sich nach Cetti *) diejenige Art, welche Linné Caretta nennt, daselbst auf. Sie hat nach der Beschreibung Cetti's zwei Klauen oder vielmehr zwei Flossen an den Vorder- und Hinterfüßen. Ihr Panzer ist am Rande gezähnt und wird gegen den Schwanz zu schmal. Man fängt sie am häufigsten an den Küsten von Cagliari und beim Kastel Sardo in der Nähe des Kanals di Bonifacio. Sie soll hier zuweilen eine Größe oder vielmehr Schwere über 400 Pfund Sardinischen Gewichtes erreichen. Die Landschild-

*) Naturgeschichte von Sardinien, 3r Th., S. 14.

kröten findet man auf der Insel Asinara und in Nurra, in derjenigen Gegend, welche Asinara am nächsten liegt, nämlich im Capo Falcone. Es sollen dieses nach Cetti Landschildkröten in der ganz eigentlichen Bedeutung des Wortes seyn, da sie durchaus vom Wasser entfernt leben. An ihren Füßen haben sie nicht das geringste von einer die Zehen verbindenden Haut, welche man bei den Wasserschildkröten findet, ja es soll sogar kein Ort für eine solche Haut vorhanden seyn, weil diese Schildkröten keine Zehen haben, sondern bloße Klauen. Hiernach soll diese Schildkrötenart die Mosaische Schildkröte, Testudo graeca L., seyn. Der oben genannte Schriftsteller hat regelmäßig an den Vorderfüßen dieser Schildkrötenart fünf Klauen bemerkt, und an den Hinterfüßen vier; sonst hat er auch häufige Beispiele gefunden, an deren Vorderfüßen, so wie an den Hinterfüßen nur vier Klauen befindlich waren; er hat sogar eine sehr zahlreiche Kolonie dieser Schildkröten von Asinara gesehen, unter denen auch nicht eine einzige mit fünf Klauen zu finden gewesen, so aufmerksam auch Cetti nebst mehreren anderen Personen eine nach der andern untersuchte, ob nicht eine mit fünf Klauen darunter zu finden wäre; allein die Weibchen, wie die Männchen, die Alten, wie die Jungen hatten keins an den Vorderfüßen fünf Klauen. Der Botanische Garten di san Pietro zu Sassari ist noch bis zu Ende des verwichenen Jahrhunderts der Aufenthaltsort gedachter Kolonie gewesen, der Panzer dieser Landschildkröte ist von eliptischer Gestalt und am Rande ohne Einschnitte. Der Rückenschild ist sehr erhaben und wechselt mit schwarz und gelb ab. Die Haut des Thieres ist mit eben diesen Farben gezeichnet. Die größten Schildkröten dieser Art wie-

gen vier Pfund, der größte Durchmesser in der Länge der Unterdecke beträgt 61/2 Zoll, wenigstens hat Cetti dieses Verhältniß bei einer Schildkröte gefunden, welche er zu untersuchen Gelegenheit hatte. Sie hatte sechzig Jahre lang in einem Hause gelebt, und man hatte sie dieserhalb so lieb, wie einen alten treuen Diener. Es war ein Weibchen, welche die Männchen an Größe jederzeit übertreffen. Der eben genannte Schriftsteller will dieses durch den untern Theil des Panzers unterschieden haben, welcher hier ganz platt war, statt daß er bei den Männchen etwas hohl seyn soll. Obgleich der Winter zwar gelinde ist, so ist er doch rauh genug, um die Schildkröten zu nöthigen, sich bei dem Eintritte desselben zu verbergen. Im November suchen sie die Höhlen auf und begeben sich unter die Erde, wo sie dann, in ihren Panzer zurückgezogen, erstarren. Der Februar ist die Zeit ihres Erwachens, wo sie dann wieder an das Tageslicht kommen. Gegen Ende des Brachmonats legen sie ihre Eyer, vier bis fünfe an der Zahl und von weißer Farbe, wie die Eyer der Tauben. Die Schildkröte erwählt hierbei den möglichst sonnigten Ort, scharrt mit den Hinterfüßen in die Erde eine Grube, legt ihre Eyer hinein, und überläßt sie ganz der Sonnenwärme. Dies würde wenigstens von der oben beschriebenen Art ihre Eyer ausbrüten zu lassen etwas abweichen. Beim Eintritt der ersten Septemberregen erscheinen die neuen Schildkröten von der Größe einer Nußschale, und sehen überaus niedlich aus. Cetti bemerkt hier nun noch besondere Flußschildkröten, die er von den Landschildkröten trennt. Er sagt:

„Die Flußschildkröten erreichen nur ungefähr den vierten Theil der Größe der Landschildkrö-

ten; nur vier Zoll beträgt der größte Durchmesser am platten Theile ihres Panzers, und so sind auch alle andere Theile nach eben diesem Verhältnisse kleiner. In Ansehung der Gestalt und Farbe des Schildes stimmt die Flußschildkröte mit der Landschildkröte überein, nur ist der Anstrich hier lebhafter, und die schwarze Farbe die herrschendere, welches letztere auch von der Flußschildkröte gilt, so daß sie von einigen Sarden die schwarze Schildkröte genannt wird. Bei diese Art gewahrt man nicht, wie bei der vorhergehenden, drei Krallen an kolbichte Füße befestiget; sie hat schon vollkommen gegliederte Zehen an jeglichem Fuße, fünf an den vordern, und vier an den Hinterfüßen. Diese Zehen sind durch eine Membrane oder Schwimmhaut, bis wo die Krallen angesetzt sind, verbunden. Ferner ist auch der Schwanz der Wasserschildkröte merklich länger, als der, der Landschildkröte; denn indem der Schwanz der letzteren nur um etwas weniger länger ist, als der sechste Theil des Schildes beträgt, erreicht er bei der andern die Hälfte von der Länge ihres Schildes. Dafür hat es aber auch das Ansehen, als bildete sich die Flußschildkröte, dieses Vorzugs wohl bewußt, gar was rechts ein; wenn sie geht, führt sie ihn nicht, wie ihre kurzgeschwänzte Schwester unter dem Panzer verborgen, sondern streckt ihn stolzen Sinnes hervor, und marschirt mit einer Geschwindigkeit, durch die sie unter den Schildkröten ein Achilles wird."

Alle Flüsse Sardiniens werden von dieser Schildkröte bewohnt, und ihre Anzahl ist so groß, daß man zur Sommerszeit sehr leicht einen mittelmä-

ßigen Sack voll sammeln kann. Diese hier erwähnten Schildkrötenarten, findet man in dem ganzen übrigen Italien, in Spanien, Portugal, im südlichen Frankreich ꝛc.; ob aber die hier erwähnte Flußschildkröte sich wirklich noch von der Land- oder Süßwasserschildkröte unterscheidet, oder ob beide, wenn nicht eine Gattung ausmachen, doch eine Lebensart haben, läßt sich nicht mit Gewißheit bestimmen. Cüvier führt nur Meerschildkröten und Süßwasser- oder Landschildkröten an, ohne unter den letztern noch einen Unterschied zu machen, und wie es scheint, so kann man auch nur, strenge genommen, zwei Abtheilungen machen; denn wenn gleich die gefangenen Landschildkröten sehr lange außer dem Wasser leben können, so giebt dies noch keinen Beweis ab, daß sie dieserhalb nicht auch die Flüsse, wo nicht am Tage, doch in der Nacht, oder vielmehr die Sümpfe, feuchten Wiesen, Moräste ꝛc. besuchen, und letzteres ist sogar wahrscheinlich, weil man bei dergleichen Thieren außer der Gefangenschaft schwer ihre Lebensweise, die oft dem durchdringensten Forscher entgeht, zu verfolgen im Stande ist, und dieserhalb scheint Cüvier bei seiner Eintheilung wohl Recht zu haben. Der tiefste Norden, Rußland, Schweden, Norwegen ꝛc., scheint diesen Thieren weniger zu behagen; denn man findet sie dort selten, wenigstens die Land- oder Süßwasserschildkröten; dagegen findet man sie in großer Anzahl in den warmen Ländern, als in Asien, Afrika, Amerika und Australien.

Eine Amerikanische Schildkröte beschreibt Bloch und giebt derselben den Namen Dosenschildkröte. Diese den Naturkundigern bis dahin noch unbekannt gewesene Schildkröte, ist unter andern

deswegen merkwürdig, weil sie die Amphibien mit den Schnecken und Muscheln genauer verbindet. Der Forstrath Herr von Burgsdorf erhielt sie aus Amerika. Sie unterscheidet sich von den übrigen durch zwei Klappen, welche die Unterschale ausmachen. Diese Klappen sind an ihrem äußeren Rande rund, und an dem hinteren gerade, und von ungleicher Größe; an dem Winkel, wo beide Ränder zusammenstoßen, bemerkt man einen hervorstehenden Knorpel oder ein Gewinde, das sich in einer geringen an der obern Schale befindlichen Vertiefung bewegt. Vor dem Gewinde ist eine starke elastische Haut, die an beiden Seiten befestiget ist, vorhanden. Durch die Zusammenziehung derselben werden die geöffneten Deckel an der Schale wieder verschlossen, sobald das Thier den Kopf und die Füße wieder ins Gehäuse zurückgebracht hat. Am Rande der beiden Schalen ist noch ein Ueberbleibsel von der Haut vorhanden, welche das Thier unmittelbar umgiebt. Die Deckel sind von ungleicher Länge, der vordere, welcher das Kopfende verschließt, ist ungleich kleiner, als der andere, welcher die übrigen Theile des Körpers verdeckt, beide thun sich nur so weit auf, als nöthig ist, um Kopf und Füße durchzubringen. An der oberen Schale sieht man vorwärts einen kleinen Ausschnitt, worin sich der Hals bewegt, und zwei dergleichen flächere am hinteren Deckel, vom Eindruck der Füße. Mehrere Kennzeichen lassen vermuthen, daß das Thier im Wasser lebt. Wegen des festen Schließens der Deckel, hat Bloch den Namen Dosenschildkröte gewählt. Die Schale selbst besteht aus drei Theilen, aus einer gewölbten und aus den zwei Deckeln. Die Länge beträgt 41/4 und die Breite 3 Zoll. Die obere ist aus 39 Schilden zusammengesetzt, davon sitzen 25 am

Rande, viere auf jeder Seite, und sechs in der Mitte; die untere Schale besteht aus zwölf Schilden, davon hat die vordere Klappe sechs, die hintere vier und das mittlere Band zwei. Die Grundfarbe ist oben braun und gelb, unten blaßgelb und braun gefleckt; der Rand ist scharf. — Die von Einigen angeführte Kofferschildkröte; Fr. le Coffre; Engl. Trunk-Turtle, scheint die eben beschriebene Dosenschildkröte zu seyn.

Der Handel mit Schildkröten und Schildkrötenschalen ist nicht unwichtig. Mit Schildkröten handelt man sehr stark von Durazzo, von Cattacolo in Morea, nach Triest, Venedig ꝛc.; es kommen daselbst fast alle Wochen ganze Schiffsladungen davon an. Der Handel, den die Ucker- und Neumärker mit denselben treiben, ist schon oben, S. 429, erwähnt worden. In Ostindien stopft man die Därme der Schildkröten mit den Eyern dieser Thiere aus, rollt sie schneckenförmig auf, und trocknet sie bei gelindem Feuer. Diese Würste, welche auch häufig in den Handel gebracht werden, werden besonders von den Mohamedanern gesucht, welche wohl die Eyer der Schildkröten essen, nicht aber das Fleisch. — Den meisten Handel treibt man aber mit den Schalen dieser Thiere, welche man auch Schildpat nennt. Einige scheinen zu glauben, sagt Beckmann, man müsse die Schildkrötenschale, Schildpat nennen; allein ursprünglich ist Schildkröte und Schildpat einerlei; denn was der Hochdeutsche Kröte nennt, das nennt der Niederdeutsche, Plattdeutsche und Holländer, Niederländer, Padde, welches nach dem eben erwähnten Schriftsteller mit Pogge einerlei ist; daher ist auch der Name Schildpogge in Gebrauch. Der Hochdeutsche hat

nur das weiche D nach seiner Gewohnheit in das härtere T verwandelt. Es ist nicht ungewöhnlich die Schilde der Schildkröten insbesondere Schildpat oder Schildkröt zu nennen, jedoch mit dem Unterschiede, daß wenn Schildpat nicht das Thier, sondern die Schale bedeuten soll, man das Schildpat sagt, im Gegentheil der Schildpat; so hat es Barchewitz in seiner Ostindischen Reise auch das Kröt genannt. Er sagt: nicht alle Schildpatten haben Kröt; die eine, welche das Kröt hat, ist gelblich ꝛc. Die Griechen nannten es χελωνιου, welches Wort man in neuerer Zeit auch ins Lateinische übergetragen hat; denn bei den Alten findet man es nicht. Diese nannten Schildpat: testudo, testudinum putamina, testae. Es sind nur wenige Arten Schildkröten, von denen es genommen wird, und diese gehören alle zu denen, welche im Ocean, vorzüglich in der südlichen Erdhälfte leben. Das beste erhält man von der oben, S. 426, beschriebenen Schuppenschildkröte, Testudo imbricata Linn. Das Schildpat dieser Art ist dicker, klarer, durchsichtiger, und von schönerer Farbe, als dasjenige, welches man von andern Arten erhält, von denen die Stücken größer zu seyn pflegen. Wenn es der Mühe werth seyn soll das Schildpat von dieser Schildkröte zu sammeln, so muß das Thier wenigstens ein Gewicht von 150 Pfund haben, es wiegt aber nicht selten 8 Centner. Eine Kröte liefert nur dreizehn Blätter, die in den Handel gelangen können. Alle sind zwar gebogen, gewölbt oder convex, aber nicht alle gleich stark. Acht Blätter sind fast ganz flach, und unter diesen sind viere viel größer, als die übrigen; die Länge ist gewöhnlich ein Schuh, die Breite sieben Zoll. Fünf Blätter sind stärker gewölbt, viel dicker, als jene acht, und fast überall

gleich dick. Die Farben sind weißgelb oder blond, braun und schwarz, und diese sind, wie bei dem bunten Marmor auf allerlei Weise untereinander gezogen, jedoch pflegen zwei Farben mehr, als die dritte zu herrschen. Ganz einfarbige Schalen sind selten, und findet sich einmal eine, die überall weißgelb ist, so wird sie in hohem Preise gehalten. Manche Stellen haben einen Perlglanz; allemal aber ist die obere oder erhabene Seite schöner gezeichnet, als die untere, welche wie geadert aussieht, und etwas rauher ist. Die sämmtlichen Schalen von einem Thier wiegen nach Dampier 3 oder 4 Pfund, doch zuweilen auch 7 bis 8 Pfund. Was den Fang der Schildkröten im Allgemeinen anbetrifft, so ist davon schon oben, S. 428, gehandelt worden, von den Fang dieser Schildkrötenart ist hier aber noch besonders anzuführen, daß sie eine große Gewalt hat, und ihr Fang besonders deswegen beschwerlicher ist, weil jedes Thier, wenn es auf den Rücken gekehrt worden, sogleich zerstümmelt werden muß; denn da der ganze Körperbau mehr abgerundet, als bei andern Arten ist, so kann es sich wieder auf die Beine richten und sogleich ins Meer zurückeilen, welches den übrigen Arten nicht möglich ist. Wenn die knochichten Schilde ausgeweidet worden, bringt man sie über glühende Kohlen, da sich dann das Schildpat bei der Erwärmung so sehr ablöset, daß es mit der Spitze eines Messers leicht ganz abgenommen werden kann. Franz Pyrard und andere Reisende versichern, daß die Spanier diese Thiere auf den Malabarischen Inseln ihrer schönen Schale, ohne sie zu tödten, dadurch berauben, daß sie solche lebendig ans Feuer legen und dann das geschundene Thier wieder ins Meer werfen; s. auch oben, S. 427. Wenn es übrigens gegrün-

det wäre, daß den geschundenen Schildkröten die Schalen wieder wüchsen, wie es die Spanier behaupten, so würde man wohl noch eine Rechtfertigung des alten Aelians erwarten dürfen, welcher sagt: daß die Landschildkröten in Indien sich wie die Krebse häuten und ihre hornartige Haut selbst abwürfen; allein Petit und andere Zergliederer und Physiologen erklären diese Häutung und den Wiederwuchs der abgezogenen Schalen für unwahrscheinlich; hierüber fehlen uns jedoch immer noch sichere Beobachtungen. Schlechter und wohlfeiler ist dasjenige Schildpat, welches von der Kaouane oder Testudo Caretta erhalten wird, s. oben, S. 428, welche Schildkröte aber nicht mit dem Caret der Franzosen, s. oben, S. 426, verwechselt werden darf; denn die Schalen der Ersteren sind zwar größer, als von der letzteren Art, aber viel dünner, und nicht so schön gezeichnet. Zu eingelegten Arbeiten braucht man sie noch jetzt, weil dazu die dicken Stücke doch erst verdünnt werden müssen, und weil man dabei die Farbe mit einer Unterlage erhöhen kann. Sie kommen jedoch jetzt nicht mehr so viel im Handel vor, als ehemals; auch sind die Schalen gemeiniglich schadhaft, mit Seegewächsen überwachsen, auch mit Meereicheln besetzt. — Das Schildpat der Riesenschildkröte, Testudo mydas, s. oben, S. 425, ist das schlechteste und wird noch selten bei den Kaufleuten gefunden. Man fängt alle diese Schildkrötenarten sowohl auf offenem Meere, als auch auf unbewohnten Inseln und an wüsten, niedrigen und sandigen Ufern des festen Landes, und dies nicht nur wegen der Schalen, sondern auch wegen des Fleisches und Oeles, wie auch schon oben bemerkt worden. Man sammelt auch viel Schildpat in Ostindien; allein das meiste soll

daselbst bleiben, weil die Waare dort sehr beliebt und theuer ist. Die Holländer oder vielmehr Niederländer holen viel von den Molukkischen Inseln: Timor ꝛc. Die Chineser kaufen viel auf der Insel Sulu (Scoloo) zwischen Borneo und Mindanao. Europa erhält das meiste, nach Beckmann, aus Westindien, von Gujana, den Antillen, den Bahamischen Inseln, und den Capverdischen Inseln. Viel Schildpat bringen die Schiffe mit, welche an der Insel Ascensione anlegen. Besonders bringen die Franzosen viel nach Marseille, und zwar seit dem Anfange des verwichenen Jahrhunderts; denn im Jahre 1688 soll diese Waare daselbst noch nicht gewesen seyn. Zu Ende oder im letzten Drittel des verwichenen Jahrhunderts sollen dahin aus Amerika jährlich 835 Pfd. gekommen seyn; davon sind 353 Pfund nach Italien und 150 Pfund nach der Levante verschickt worden, so daß im Reiche ungefähr 332 Pfund geblieben sind; auch die Spanier und Dänen haben ehemals viel Schildpat aus ihren Westindischen, überhaupt Amerikanischen Besitzungen nach Europa gebracht, eben so die Engländer aus Ostindien.

Der Preis dieser Waare ist nach ihrer Güte sehr verschieden; sie wird Pfundweise verkauft; allein das Pfund von dicken und großen Stücken kostet mehr, als von dünnen und kleinen. In den gewöhnlichen Preisverzeichnissen findet man sie selten genannt. In einem Amsterdamer vom Jahre 1784 war das Pfund zu 6 bis 15 Gulden Banko angesetzt. Zur Zeit des Pomets kostete das Pfund ungefähr 6 Franken; Labat meldet, daß das Pfund in Westindien gemeiniglich mit 4 Liv. 10 Sols bis 100 Sols bezahlt worden. Der Käufer muß sich bei diesem Artikel vorsehen, daß

er nicht Schalen kauft, welche von Würmern durchfressen sind, welches oft geschieht, wenn sie zu lange, ohne gelüftet zu werden, in Magazinen liegen. Weil die äußeren Ränder zu dünn und zu schadhaft sind, so verursachen diese einen starken Abfall. In neuer Zeit hat der Preis dieser Waare, wenigstens der Absatz in Europa, abgenommen, weil sie durch den erweiternden Handel nach beiden Indien häufiger geworden, und weil man die Kunst erfunden hat, Horn und sogar Leder dergestalt durchsichtig zu machen, und marmorirt zu färben, daß beides ganz dreist für Schildpat ausgegeben werden kann.

Gebrauch des Schildpats in den Gewerben. Der stärkste Verbrauch des Schildpats ist zu den eingelegten Arbeiten, die man Marqueterie nennt; ferner zu kleinen Dosen, Uhrgehäusen, Futteralen ꝛc., s. auch oben, S. 427; allein wenige Künstler wissen geschickt mit diesem Materiale umzugehen, und diese Wenigen machen aus ihrem Verfahren ein Geheimniß. Hierüber klagt auch Beckmann, indem er sagt: daß man selbst in den bekanntesten Schriften wenig oder nichts davon findet. Hier nur Einiges darüber: Vornämlich ist bei dem Schildpat zu wissen nöthig, daß dasselbe, wenn es kalt und trocken ist, viel spröder oder brüchiger, aber nach der Erwärmung im siedenden Wasser, viel weicher und biegsamer, als Horn ist. Die Ursache soll nach Beckmann in dem Verhältniß der Bestandtheile liegen, man müßte diese beim Schildplat genau untersuchen und dann mit dem Horn vergleichen; letzteres soll mehr öligte Theile enthalten. Da nun alle Stücke des Schildpats, wie schon oben bemerkt worden, mehr oder weniger gebogen, erhaben oder convex sind, so muß der Künstler damit anfangen, sie ge-

rade zu machen oder sie zu richten. In dieser Absicht hält er die Schalen in siedendes Wasser, wozu Einige auch etwas Oel gießen sollen, und zwar so lange, bis er gewahrt, daß die herausgezogenen Blätter sich durch ihr eigenes Gewicht krümmen; er muß sie aber nur hinein halten, nicht hineinwerfen; denn sonst würden sie da, wo sie das heiße Gefäß berühren, Schaden nehmen. Die erweichten Schalen werden dann zwischen glatte, vorher erwärmte eiserne oder kupferne Platten gelegt, und dann in eine kleine Presse oder in einen Schraubstock gebracht. Sind die Blätter so stark gebogen, daß sie der Presse nicht gleich genugsam nachgeben können, so taucht man diese öfterer mit den Blättern wieder in das siedende Wasser, und schraubt nach und nach stärker zu, bis sich alle Krümmung verloren haben; nach völliger Erkältung werden die Blätter heraus-genommen, die nun ihre Gestalt behalten, wenn sie nicht wieder in heißes Wasser gebracht werden. Nach einer andern Angabe soll man 6 Quart Wasser in einen Kessel thun, dazu 2 Loth Baumöl und es kochen lassen; dann die Schildkrotenschalen hineinlegen und einige Zeit darin liegen lassen; so sollen sie weich werden. Man muß sie dann ganz sachte herausnehmen und geschwind in die Form bringen, wenn man etwas daraus bilden will, und dann unter die Presse. Dieses muß aber sehr schnell geschehen; denn wenn das Schildpat nur ein wenig kalt wird, so wird es gleich wieder steif und läßt sich nicht mehr formen; auch bei dem Pressen, muß dieses nicht mit einem Male zu stark geschehen, sondern nur nach und nach. Einige Messerschmiede und andere Künstler, welche nur kleine Stücke verarbeiten, halten solche nur eine kurze Zeit in ein helles Flammenfeuer, und wen-

den sie schnell herum, wodurch sie gleichfalls biegsam werden. Hierdurch entstehen aber sehr leicht Blasen, wo sich dann das Schildplat abschilfert, auch leidet die Farbe dabei. Die Blätter sind höchstens anderthalb Linie dick; sie müssen aber, wenn sie verarbeitet werden sollen, überall gleich dick seyn, sonst würden sie nicht an allen Stellen gleich biegsam seyn. Sie dürfen auch nicht zu dünn gemacht werden, weil sie sonst bei der geringsten Gewalt brechen würden. Zum wenigsten müssen sie eine Dicke von ungefähr 3/4 Linien behalten. Das Verdünnen geschieht mit einer Raspel oder mit ähnlichen Werkzeugen, erfordert aber eine geübte und vorsichtige Hand. Die Meisten nehmen lieber die obere, als die untere Seite ab, weil auf letzterer, welche der Gerber beim Leder die Fleischseite nennt, die Farben und Zeichnungen schöner seyn sollen. Soll ein Blatt verschiedene Krümmungen oder gewölbte Biegungen erhalten, oder soll daraus eine Dose geformt werden, so ist eine doppelte Leere von Holz oder Kupfer nöthig, deren eine Hälfte da erhaben ist, wo die andere vertieft ist. Die erweichten Blätter werden dazwischen gelegt, die Form wird in der Presse zusammengeschroben, in heißes Wasser getaucht und nach und nach stärker angeschroben. Das Schildpat dehnt sich bei der nassen Erwärmung stark aus, und zieht sich bei der Erkältung wieder ein; dieserhalb müssen beim Zuschneiden alle Stücke etwas größer gemacht werden, als sie nach dem Schwinden seyn sollen. Will man eine Röhre, das heißt einen hohlen Cylinder von Schildpat machen, so schneidet man die Schildpattafel nach der Größe des Musters, feilt nachher die beiden Ränder, welche zusammengelöthet werden sollen, schief ab, so daß, wenn sie aufeinander lie-

gen, keine größere Dicke entsteht, als die Tafel selbst hat. Die so präparirte Tafel wird nun in heißem Wasser erweicht, und wenn sie biegsam genug ist, wickelt man sie schnell um einen eisernen Cylinder, der mit dem einen Ende in einer Schraubenmutter steckt, und so erhitzt ist, daß er das Horn oder Schildpat beinahe zum Schmelzen bringt. Die Fügung der beiden Ränder wird gleichfalls mit einem andern warmen Eisen, welches etwas hohl gebogen ist, bedeckt, beide Eisen dann an den Enden mit Eisendraht fest zusammen gebunden, und so läßt man sie erkalten. Dadurch entsteht eine Löthung, die nach geendigter Arbeit gar nicht bemerkt wird. Die Künstler, welche oft dergleichen Löthungen vornehmen, bedienen sich starker Zangen von verschiedener Größe, die sie heiß machen, und damit die Theile, welche gelöthet werden sollen, zusammendrücken. Will man zum Beispiel ein hohles Gefäß, eine Lampe, einen Deckel, Schale ꝛc. machen, so läßt man dazu eine gehörige Form von Kupfer machen, welches gegen die Mitte dicker ist, und nimmt ein zweites Stück massives Kupfer von derselben Form, aber etwas kleiner, damit zwischen ihm und der Form wenn beide in einander gesetzt werden, ein kleiner Zwischenraum bleibt; dann schneidet man ein Stück Schildpat aus, setzt es in die hohle Form, legt das zweite Stück Kupfer darauf, und bringt das Ganze unter eine kleine eiserne Presse. Diese Presse taucht man nun mit dem Inhalte in siedendes Wasser, und je nachdem das Schildpat weich wird, dreht man die Presse zu, um es stärker in die Form einzudrücken; nachher läßt man Alles ausser dem Wasser kalt werden, ohne die Presse aufzumachen. Will man kleine Stücken auf diese Art formen, so braucht man dazu keine Presse,

man hält das Schildpat nur ein Paar Minuten in heißes Wasser, um es zu erweichen, erwärmt beide Stücke der Form, und preßt es unter einem Schraubenstock.

Was das Löthen der Schildkötenschalen an einander anbetrifft, so lassen sich viele kleine Blätter so geschickt zusammen fügen oder vereinigen, daß auch das aufmerksamste Auge nicht die Fugen bemerkt; allein die wenigen, welche diese Kunst verstehen, pflegen daraus ein Geheimniß zu machen; sie ist jedoch viel leichter, als die Meisten vermuthen. Man bedarf dazu weder eines besondern Leimes, noch Kittes, wie man dazu Vorschriften in manchen Kunstbüchern findet. Die Blätter werden ganz ohne Zusatz aneinander gelöthet oder vielmehr, gleich dem Eisen bei den Schmieden und Schlössern, geschweißet. Die beiden Blätter werden nämlich da, wo die Vereinigung geschehen soll, keilförmig verdünnt oder dergestalt abgeschärft, daß sie mit diesem Ende übereinander gelegt, nicht dicker noch dünner sind, als das vereinte Blatt überall seyn soll. Um die Täuschung zu befördern, dürfen nur Blätter von gleicher Farbe und Zeichnung aneinander gefügt werden; wenn die zugeschärften Theile über einander gelegt sind, so umwickelt man sie dicht mit starkem Papiere, welches man drei- bis viermal herumschlägt, und mit einem dünnen Faden umwindet; dann wird eine Zange, die vorn so breit ist, daß sie die Stelle, welche zusammen geschweißt werden soll, ganz fassen kann, und die allenfalls die Bildung desjenigen Eisens hat, womit die Perückenmacher die in Papier gewickelten Haarlocken brennen, so heiß gemacht, daß sie Papier, welches man damit zur Probe faßt, kaum etwas färbt. Mit dieser heißen Zange ergreift man die Blätter,

da, wo sie mit dem Papiere bewickelt sind, drückt sie stark zu, und hält sie so lange, bis man merkt, daß das Schildpat durch die Erwärmung weich geworden ist und dem Drucke nachgiebt; dann nimmt man es heraus, läßt es erkalten, und die Vereinigung ist völlig geschehen. Dieses Verfahren hat die größte Aehnlichkeit mit demjenigen, welches die Chineser anwenden, wenn sie ihre künstlichen Leuchten aus Horn verfertigen; s. Th. 25, S. 248. Noch ist hierüber zu bemerken, daß wenn man beim Löthen oder Zusammenschweißen die Zange oder Presse gebraucht, es eine nöthige Vorsicht ist, die Theile, welche vereiniget werden sollen, von allem Staube und Fette rein zu erhalten; man darf sie daher auch nicht mit den Fingern berühren, auch nicht einmal den Athem darauf fallen lassen. Zu den eingelegten Arbeiten geben die Ebenisten dem Schildpat gemeiniglich eine farbige Unterlage, sowohl um zu verhüten, daß man nicht durch dasselbe das Holz oder den Tischlerleim bemerkt, als auch um die Schönheit der Farben zu erhöhen, in dieser Absicht tragen sie den mit Wasser abgeriebenen Zinnober, worin Hausenblase aufgelöset worden, auf die untere Seite, und bedecken diese gleich mit einem Stückchen Papier, welches durch die Hausenblase angeleimt wird, und solche unterlegte Stücke werden hernach eingeleimt. Man nimmt auch bisweilen statt des Zinnobers Kienruß oder Beinschwarz, Weinrebenschwarz ꝛc., Indigo, Berlinerblau, Grünspan und andere Farbenpigmente. Man kann auch, was die Bearbeitung des Schildpats anbetrifft, den Art. Horn, Th. 25. nachsehen, weil damit Vieles übereinkommt.

Gebrauch der Schildkröten in der Oekonomie oder Haushaltungskunst. Daß

die Schildkröten eine sehr gute Speise abgeben, ist schon oben verschiedentlich erwähnt worden. Man giebt vor, daß sie niemals Unverdaulichkeit verursacht haben. Dieses Nahrungsmittel ist zu jeder Zeit dienlich, besonders jungen Leuten von hitzigem Temperamente, welche viel Leibesbewegungen und dabei einen guten Magen haben. Diejenigen Schildkröten, welche morastige und sumpfigte Gegenden lieben, sind der Gesundheit nicht so dienlich; allein dieses Umstandes wegen sind sie nicht ganz zu verwerfen, weil man die Bemerkung gemacht hat, daß verschiedene Fische, welche in morastigen und sumpfigten Gewässern, wie diese Art Schildkröten, leben, ein eben so gutes und gesundes Nahrungsmittel liefern; also ist das schlammige und schmutzige Wasser, worin sie sich aufhalten, keinesweges ihrem Fleische nachtheilig. Ueberhaupt nährt das Schildkrötenfleisch sehr; allein man muß es gut durchkochen lassen, und es mit dergleichen Gewürzen versehen, welche seine Verdauung erleichtern, als Salz, Pfeffer, Zwiebeln ꝛc. Die Schildkröten werden zu der Kochkunst verschiedentlich zum Genusse präparirt, und wurden zu diesem Zwecke auch schon von den Leckermäulern bei den Alten gesucht. Jetzt kommen sie, außer den Zubereitungen auf den Schiffen und in Katholischen Ländern zu den Fastenspeisen, nur in der höheren Kochkunst vor. Man bereitet daraus folgende Speisen:

Potage von Schildkröten au bain-marie. Einer Schildkröte werden der Kopf, die Beine und der Schwanz abgeschnitten, dann solche rein gewaschen, in einen Kessel gethan, ein altes Huhn, das fein ausgeputzt worden, nebst zwei Pfund Kalbfleisch, einigen Mohrrüben, Sellery und Petersilienwurzeln und etwas Salz dazu gelegt; dann so viel

kaltes Wasser, als in den Kessel geht, darauf gegossen, den Deckel darauf gelegt, Papierstreifen geschnitten, solche mit einem Kleister von Mehl und Wasser bestrichen, damit den Kessel rund herum beim Deckel verkleistert, in eine Kasserolle mit Wasser gesetzt, und das Ganze so vier bis fünf Stunden kochen lassen. Beim Oeffnen des Kessels, nach der oben angeführten Zeit, nimmt man die Ingredienzien heraus, und läßt die Bouillon durch ein reines Tuch laufen. Das Fleisch der Schildkröte wird nun herausgenommen, klein zerlegt und in Suppe mit geröster Semmel gethan. Man giebt aber auch die Bouillon oft bloß mit Semmel.

Mack Jurtle oder nachgemachte Schildkrötensuppe. Ein Kalbskopf wird fein geputzt und mit dem oben angeführten Wurzelwerke drei Theile weich gekocht; alsdann herausgenommen, das Fleisch von den Knochen gelöset, und in kleine viereckige Stückchen zerschnitten. Dann werden einige Mohrrüben, die kleinwürflich geschnitten worden, gedünstet, etwas Schnittlauch, Petersilie, Dragun, Cayenne-Pfeffer und Salz dazu gethan, den Kalbskopf hinein gelegt, eine kräftige Bouillon darauf gegossen, und Alles noch eine halbe Stunde kochen gelassen.

Fricassée von Schildkröten. Man nehme Salz, Pfeffer, eine Zwiebel mit einigen Gewürznelken gespickt, etwas feine Kräuter, Petersilie, Zipolle, ein Lorbeerblatt, etwas Basilikum und ein wenig Butter, thue das Ganze in einen mit Wasser angefüllten Topf, und lasse es einige Zeit kochen; dann schneide man den Kopf, die Beine und den Schwanz von der Schildkröte ab, und thue den Körper mit der Schale gleichfalls in den Topf, und lasse es so lange kochen, bis man die

Schale von dem Fleische ablösen kann. Man schneidet nun das Fleisch in Stücken, muß sich aber dabei in Acht nehmen, um nicht die Galle zu zerschneiden, die man aufsuchen und wegwerfen muß. Nachdem man nun gute Tischbutter in einer Casserolle hat schmelzen lassen, legt man das zerschnittene Fleisch mit dem Gewürze herein, welches man beim Hühnerfricassée anzuwenden pflegt, und welches gewöhnlich aus Champignons, Mousserons, Trüffeln, Artischockenboden, Salz und Pfeffer besteht. Man lasse nun Alles gut zusammen schwitzen, benetze es mit guter Fischbrühe, und lasse es dann langsam kochen. Wenn die Schildkröten gar sind, wird die Sauce mit dem Gelben von Eyern legirt, und das Fricassée warm aufgetragen.

Schildkrötenmarinade. Man koche die Schildkröten und tauche sie dann in Weinessig mit etwas Salz, weißem Pfeffer und Zipollen; dann mit Mehl bestreut und in der Pfanne mit geschmolzener Butter gebacken. Man giebt sie mit gebackner Petersilie, wie die andern Marinaden. Man kann auch eine Sauce mit Citronensaft und weißem Pfeffer darüber geben.

Torte von zwei Schildkröten, 3/4 Schock Fröschen, 1/4 Schock Krebsen und Brechspargel. Die Schildkröten werden eben so zubereitet, wie es oben bei der Potage davon beschrieben worden. Die Froschkeulen werden blanchirt und in Butter und Bouillon gar gedünstet; die Schildkröten werden dann ausgebrochen, die Eyer sorgfältig herausgenommen und nebst Fleisch und den Froschkeulen in eine Kasserolle rangirt. Man läßt nun ein Stück Butter zergehen, und streut einen Löffel Mehl ein; dann die Schildkröten-Bouillon aufgeschlagen, kurz gekocht, der Brechspargel gekocht und über die Schildkröten

gethan, so wie auch die Krebsschwänze und Krebsscheeren, die Sauce darüber passirt, aufkochen lassen, mit zwei Eyern legirt und in die Torte angerichtet.

Im südlichen Deutschland, in Wien, wird eine Torte von Schildkröten auf folgende Weise bereitet: Man schneidet den Schildkröten Kopf und Füße ab und läßt sie in Wein und Wasser so lange sieden, bis die Schale heruntergeht; dann wird sie in einen feinen Teig geschlagen, wobei man jedoch die Galle herauszunehmen nicht vergessen darf. Hierauf wird sie mit Salz, Pfeffer, Macisnuß und feinen Kräutern gewürzt, geriebenes Milchbrod, ein wenig Butter, Krebsscheeren und Schwänze, wie auch Kapern, kleine Zwiebeln, Morcheln, Champigons ꝛc. dazu gethan, einen Deckel von eben dem Teige darauf gethan, und beim Anrichten der Torte, Citronensaft darüber gegeben.

In der Medizin wurden die Schildkröten ehemals innerlich und äusserlich gebraucht. Man bereitete oder zog aus dem Fleische derselben einen dicken Saft, gleich einem Syrub, und verordnete denselben in der Heiserkeit, in der bevorstehenden Lungensucht, und bei eingewurzeltem Husten; denn der öligte, balsamische Saft, den die Schildkröte enthält, soll sehr dazu geeignet seyn, die Schärfe der Brust zu lindern und das unreine Blut zu verbessern; es soll daher das beste Mittel seyn, welches man den abzehrenden und lungensüchtigen Personen vorschreiben kann. Die Dosis ist 1/2 bis 1 1/2 Unze. — Das getrocknete Blut von der Schildkröte wurde wider die fallende Sucht und die Mutterbeschwerungen angerathen. Man gab es von 12 Gran bis zu 2 Scrupeln in Lindenblütwasser. Das Blut in frischem Zustande angewendet, soll für die Krätze, Schwinden und andere

Unreinigkeiten der Haut gut seyn, wenn man es auf die leidende Theile legt. Das getrocknete und zu Pulver geriebene Zeugungsglied der Meerschildkröte wurde wider den Stein und Gries empfohlen. Die Dosis ist eine halbe Drachme bis zwei Scrupel. Das getrocknete Glied soll ungefähr einen Fuß lang und ein wenig dicker als ein Daumen, dabei fest und hart, beinahe wie Horn, seyn, und grau aussehen; es enthält eine weiße, markigte Substanz im Innern. Die Galle von den Schildkröten wurde für die Augen angepriesen, und ihr Fett oder Oel soll erweichend oder auflösend seyn. In den Pariser Pharmacopäen findet man einen Schildkrötensyrub angeführt, welcher auf folgende Weise bereitet wird: Man nimmt ein halbes Pfund mageres Kalbfleisch und dann die Leber, das Herz, das Blut und das Fleisch von einer Schildkröte von gewöhnlicher Größe, läßt Alles in drei Pfund Wasser kochen, und macht daraus zwei Theile. In der letzten Viertelstunde des Kochens thut man getrocknete und welke Spitzen vom Johanniskraut, Eibischblumen und Huflattich, von jedem eine Handvoll dazu, seihet die Feuchtigkeit hernach durch Leinwand, drückt sie durch, und theilt sie in zwei Theile. Diesen Syrub soll man in der Lungensucht zwanzig Tage lang früh und Abends nehmen lassen.

Als diätisches Mittel wird die Schildkröte auch noch jetzt hin und wieder empfohlen, obgleich sie bei ihrer großen Nahrhaftigkeit, doch auch schwer zu verdauen ist wegen des ihr beiwohnenden Fettes oder Oels, und daher einen guten Magen erfordert. Man kann dieserhalb den Schwindsüchtigen nur die Brühe empfehlen, nicht aber auch das Fleisch der Schildkröte; eben so ist dasselbe alten Personen, die eine nur schwache Verdauung haben,

nicht zu empfehlen. Um eine Kraftbrühe für Schwindsüchtige daraus zu bereiten, muß man das Fleisch, wie es bei andern Fleischen zur Suppe geschieht, aufsetzen, und mit gehörig Salz und einigen Gewürzen versehen, so erhält man eine kräftige und nahrhafte Bouillon. Von den verschiedenen Theilen der Schildkröte ist nur der Leib gut zu essen, Köpfe, Füße und Schwanz müssen weggeworfen werden.

Merkwürdigkeiten der Schildkröten. Die Schildkröten erreichen unter den Amphibien das höchste Alter, welches wahrscheinlich in dem Phlegma dieser Thiere liegt; denn es ist träge und in allen seinen Bewegungen langsam, daher reibt es sich auch weniger auf. Der Wachsthum derselben ist so langsam, daß man auf 20 Jahre kaum eine Zunahme von wenigen Zollen rechnen kann. Dieses Thier lebt weit über hundert Jahre. Die Zähigkeit ihres Lebens geht daraus hervor, daß sie sechs Wochen lang ganz ohne Nahrung hinbringen können, woraus zu ersehen, wie geringe ihr inneres Leben ist, und wie wenig sie also der Restauration bedürfen. Mery hat bewiesen, daß auch die Schildkröte sehr lange ohne Athem zu holen zubringen kann; wenn ihr also eine der wichtigsten Nahrungen zur Restauration, die Luft, versperrt wird. Er hat nämlich die Kinnladen zweier Schildkröten mit einem Bindfaden fest verbunden, und ihnen die Nase und das Maul mit Spanischem Wachs verklebt, die eine dieser Schildkröten hat noch ein- und die andere zweiunddreißig Tage in diesem Zustande zugebracht oder gelebt. Eine andere Schildkröte, welcher derselbe das Brustschild, welches bei diesen Thieren die Stelle des Brustbeins vertritt, weggenommen, dergestalt, daß sie gar nicht mehr fähig war Athem zu ho-

len, hat dennoch sieben Tage darnach gelebt. Redi hat einer Schildkröte das Gehirn ausgenommen, und sie hat sich nach sechs Monaten noch bewegt. Schneidet man derselben den Kopf ab, so hört zwar die Bewegung bei ihr auf; allein sie lebt, empfindet noch, und das Herz fährt fort zu schlagen. Hieraus geht, wenigstens bei einem Thiere, hervor, daß man den Kopf nicht für den einzigen Sitz des thierischen Lebens halten darf. Nach dem Aelian soll der abgeschnittene Kopf einer Schildkröte noch Leben verrathen, nämlich die Augen sollen blinzeln und sich im Kopfe herumdrehen, die Augenlieder sich schließen und öffnen, und wenn man die Hand zu nahe an das Maul bringt, so soll es solche ergreifen und fest zubeißen. Einige Naturforscher haben an einer kleinen Landschildkröte die Bemerkung gemacht, daß ihr Kopf, nachdem er eine volle Stunde schon vom Körper getrennt gewesen, noch eine solche Kraft in den Kinnladen besessen habe, daß er sie noch in diesem Zustande mit einem helltönenden Schalle zusammengeklappet. Auch Aristoteles hat schon angemerkt, daß unter allen Thieren die Schildkröte die meiste Kraft in den Kinnladen besitze; denn diese Kraft soll so groß seyn, daß sie Alles, was sie fängt, bis auf die härtesten Kieselsteine, zermalmt. Auch die Unbiegsamkeit des Schwanzes, welche der Unbiegsamkeit der Kinnladen ähnlich ist, läßt glauben, daß die Schildkröte viele Kraft in diesem Theile habe, um damit sich zu vertheidigen, und ihn als eine Waffe zu gebrauchen. Man hat nach dem Tode einer Schildkröte den Schwanz auf die Seite gebogen gefunden, und sich alle Mühe gegeben, denselben wieder gerade zu biegen, allein umsonst; dieselbe Unbiegsamkeit fand sich auch an den Muskeln der Kinnladen, welche nicht eher geöffnet

werden konnten, als bis man die Muskeln entzwei schnitt. Die Geruchsnerven sollen bei diesen Thieren sehr scharf seyn, eben so diejenigen des Gesichts; sie werden dadurch in den Stand gesetzt ihre Feinde, so wie Alles, was in der Ferne und in der Nähe um, und neben ihnen vorgeht, zu entdecken. Diejenigen Schriftsteller, welche vorgeben, daß die Schildkröten nicht hören können, irren sehr; denn sonst würden sie, wie Malherbes wahrgenommen, kein Gefühl für Musik verrathen können; auch nicht bei starken Explosionen und andern Erschütterungen der Luft in ihrer Nähe den Kopf schnell hervorstrecken und wieder einziehen, welches einen Beweis giebt, daß auch dieses Organ bei ihnen in einem guten Zustande vorhanden ist.

Man glaubt allgemein, daß die Schildkröten, wenn sie auf dem Rücken liegen, sich nicht wieder umwenden, und so ihrem Schicksale, dem Gefängniß oder Tode, nicht entgehen können; allein dieses ist nur von denjenigen großen Schildkröten zu verstehen, welche nicht nur vermöge ihrer Schwere, sondern auch wegen ihres flachen Rückenschildes sich nicht wieder umwenden können; aber auch sehr selten auf den Rücken zu liegen kommen, es müßte denn solches durch äußern Einfluß geschehen, wie z. B. wenn man ihnen Fallen legt, um sie zu fangen; von den kleinern Schildkröten hingegen, die ein mehr hoch gewölbtes Rückenschild haben, kann dieses nicht gesagt werden; denn sie können sich, vermöge der Einbiegung des Halses, recht gut, obgleich mit einiger Anstrengung, herumdrehen. Man hat dieserhalb Versuche gemacht und lebendige Schildkröten auf den Rücken gelegt, und die wunderbaren Bemühungen derselben, um sich zu wenden,

erregten allgemeines Interesse; denn sie bedienten sich nicht ihrer Pfoten zum Herumwenden, welche sie auch nur nach dem Bauche zu bringen können, sondern ihres Halses und ihres Kopfes; sie drehten nämlich den Kopf bald auf die eine, bald auf die andere Seite, indem sie auf die Erde schlugen, um den Körper dadurch in die Bewegung einer Wiege zu versetzen; hierdurch erforschten sie nun die Seite, nach welcher die Ungleichheit der Erde ihre Schale einen leichten Schwung geben konnte, und sobald sie dieselbe gefunden hatten, wendeten sie nur allein nach dieser Seite zu alle ihre Kraft, und so geschah die Umdrehung. Man hat auch von der Schildkröte manches Abentheuerliche angeführt, so z. B. soll es nach dem Plinius und Aelianus Schildkröten geben, welche 15 Ellen lang sind, wovon die Schale einer jeden hinreichend gewesen, eine Hütte zu bedecken, welche viele Personen in sich fassen konnte, Solinus sagt, daß es in dem Indischen Meere so große Schildkröten gäbe, daß die Indianer ihre Häuser von zwei Schalen dieser Thiere erbaueten. Aelianus meldet, daß auf der Insel Taprobane die Dächer von den Häusern von Schildkrötenschalen gemacht wären. Nach dem Diodorus Siculus sollen die Schildkrötenfresser, ein benachbartes Volk von Aethiopien, sich dieser Schale zur Wohnung und als kleiner Schiffe bedienen, um nach dem Festlande zu fahren. Nach den Berichten einiger Reisenden, soll es in dem Indianischen Meere Schildkröten geben, welche von der Größe sind, daß auf einmal vierzehn Personen auf den Rücken oder die Rückenschale einer einzigen steigen können. Nach Johann de Laet sollen die Schildkröten auf der Insel Kuba so groß seyn, daß sie fünf Personen auf ihrem Rücken

tragen können. Diese letztere Angabe scheint eher wahrscheinlich zu seyn, weil die Riesenschildkröte, bekanntlich die größte unter allen Meer- und Land-Schildkröten, eine Länge von 6 bis 7 Fuß, also 3 1/2 bis 4 Berliner Ellen erreicht; allein die anderen Angaben sind übertrieben, wenigstens haben unsere neueren Naturforscher und gelehrten Reisenden keine Exemplare von 10 Fuß Länge und 7 Fuß Breite, noch weniger aber von 15 Ellen, wie Plinius will, vorgefunden. Auch die Angabe, daß das Männchen und das Weibchen bei der Begattung einen ganzen Monat mit einander vereiniget bleiben, ist nicht beobachtet worden; wohl aber, daß das Männchen bei diesem Actus auf das Weibchen steigt. Auch daß die Schildkröten, wenn sie beim Fangen auf den Rücken geworfen werden, tief Athemholen und häufig Thränen vergießen sollen, um den Schmerz über das sie bedrohende Loos auszudrücken, ist von neueren Naturforschern nicht beobachtet worden, obgleich ihnen Gefühl nicht abzusprechen ist, welches sie, wie schon oben bemerkt, bei der Musik besonders äußern. Auch die Versicherung des Plinius und einiger Alten: daß die Eyer der Schildkröten bloß von dem Anblick der Sonne ausgebrütet würden, ist falsch, sondern durch deren Wärme nach Verlauf von sechs Wochen.

Von dem Schildkrötenfange ist schon oben, S. 428 Erwähnung geschehen, hier noch Einiges denselben betreffend. Die Einwohner von den Caymanischen Inseln, im Golf von Mexico, so wie die übrigen nahen Inselbewohner, welche zu gewissen Zeiten im Jahre auf diese Inseln kommen, um sich mit Schildkrötenfleisch zu versorgen, weil die Schildkröten ein Hauptprodukt dieser Inseln sind, und in unzähliger Menge daselbst ans Land

gehen, fangen die Schildkröten auf folgende Weise: Sobald die Schildkröten, welche über hundert Meilen weit auf diese Inseln kommen sollen, um ihre Eyer daselbst zu legen, weil das Ufer niedrig und überall mit einem weißen Sande bedeckt ist, zu Ende Aprils ankommen, welches dann bis in den September dauert, so werden beim Eintritt der Nacht Leute auf Böten oder Nachen ans Land gesetzt, welche sich dann ohne alles Geräusch auf der Rheede oder dem Ankerorte aufhalten, und auf die Schildkröten lauern, wenn sie aus dem Meere gehen, um ihre Eyer in den Sand zu legen. Sobald diese Schildkrötenfänger nun gewahren, daß sie sich ein wenig vom Ufer des Meeres entfernt haben, um mit den Pfoten in den Sand ein Loch zu machen, so brechen sie aus ihrem Hinterhalte hervor, überfallen die Schildkröten, und werfen sie auf den Rücken; in dieser Lage, wo sich nun die 150 bis 200 Pfund wiegenden Schildkröten nicht umwenden können, bleiben sie bis zum andern Tage liegen, wo man sie dann in die am Ufer stehende Böte schleppt, um sie in diesen an das Schiff zu bringen. Die Schildkrötenfänger können jeden Abend, in Zeit von drei Stunden, vierzig bis funfzig auf den Rücken legen. Den ganzen Tag über sind diese Leute beschäftiget, die Schildkröten, welche sie in der Nacht gefangen haben, in Stücke zu zerlegen und einzusalzen. Die meisten Schiffe fahren dann, wenn sie ihre Ladung eingenommen haben, nach 1 1/2 bis 2 Monaten nach den Antillen zurück, woselbst sie die eingesalzenen Schildkröten zur Nahrung des gemeinen Mannes und der Sklaven verkaufen. Diejenigen Schildkröten, welche der Gefangenschaft oder dem Tode entgehen, kehren, nachdem sie ihre Eyer zurückgelassen haben, wieder in

das Meer zurück. — Im Meere fängt man die Schildkröten mittelst eines Instruments, welches man Varre nennt. Dieses ist eine Stange, welche die Länge eines halben Spießes hat, an deren Ende ein Nagel steckt, der an beiden Enden zugespitzt, in der Mitte viereckig und so dick als ein kleiner Finger ist. Dieses Instrument steckt man bis zur Hälfte in das Ende der Stange. Einige machen auf der Seite, wo er herausgeht, einen Einschnitt, damit er stärker halte, wenn man ihn in die Schildkrötenschale geworfen hat. Die Fischer werfen nun diesen Spieß auf folgende Weise: Des Nachts, wenn es Mondschein und das Meer ruhig ist, begiebt sich der oberste Fischer, den sie Varreur nennen, in einen kleinen Kahn, Kanot genannt, nebst zwei andern Personen, davon der eine an dem Ruder ist, um ihn von jeder Seite mit einer so großen Geschwindigkeit und Geschicklichkeit zu bewegen, daß er eben so weit und mit weit weniger Lärm fortgeht, als wenn er mit Gewalt der Ruder fortgetrieben würde; der Andere befindet sich in der Mitte des Kahns, woselbst er die Schnur hält, welche an den Nagel angeheftet ist, so daß er im Stande ist, dieselbe leicht und geschwind lang zu ziehen, wenn der oberste Schiffer oder Fischer die Schildkröte geworfen hat. Mit dieser Zurüstung fahren sie ohne Lärm zu machen in See und dahin, wo sie vermuthen Schildkröten anzutreffen. Wenn nun der oberste Fischer, welcher gerade auf dem Vordertheile des Kahnes steht, eine Schildkröte an dem Scheine des Meeres gewahr wird, welches sie beim wechselsweise Auf- und Niedertauchen oder Herauf- und Herunterfahren schäumend macht, so zeigt er mit dem Ende seiner Stange, welche dem, der das kleine Schiff regiert, als einen

Kompaß dienen muß, den Ort an, wo er ihn hinfahren soll, und nachdem er sich ganz gemächlich der Schildkröte genähert, so wirft er ihr diese Stange heftig auf den Rücken. Der Nagel durchdringt die Schale und geht tief in das Fleisch, und das Holz kommt wieder auf das Wasser. Sobald sie merkt, daß sie verwundet worden, wälzt sie sich mit dem Nagel, welcher in ihrer Schale stecken bleibt, auf dem Grunde, wodurch sie ihn noch fester in das Fleisch hereinbringt. Nachdem sie sich lange genug gequält hat und ihr die Kräfte durch den Blutverlust entgehen, so läßt sie sich leicht fangen, und man zieht sie dann ohne Mühe an den Rand des Kahnes.

Wie schon oben erwähnt worden, haben die Seeschildkröten ihren Aufenthalt auf dem Grunde des Meeres, wo sie ihre Nahrung suchen; wenn sie sich gesättiget haben, gehen sie an den Ausfluß der Flüsse, nach dem süßen Wasser, und kehren dann wieder auf den Grund zurück. Wenn sie nicht Fourragieren haben sie gewöhnlich den Kopf außer dem Wasser, sobald sie aber einen Raubvogel oder einen Jäger bemerken, tauchen sie geschwind unter; man muß sich daher denselben, um sie zu fangen, mit der größten Vorsicht nahen. Man wird sich wundern, daß bei der großen Anzahl Eyer, die sie legen, nicht ihre Anzahl noch weit größer ist, als man sie in den verschiedenen Gegenden, wo sie sich aufhalten, antrifft; allein dies geht sehr natürlich zu, weil die Kleinen ohne Unterricht und Führer, nachdem sie aus dem Ey gekommen, dem Wasser zueilen, allein schon auf diesem Wege, und dann wenn sie von den Wellen in den ersten Tagen wieder ans Land geworfen werden, da sie noch nicht kräftig genug sind, sich wider die Wellen zu setzen, und sich auf den

Grund zu begeben, tragen sie die Vögel für ihre Jungen hinweg; auch werden sie häufig von Fischern, Seefahrern ꝛc. gefangen; so daß oft die Jungen von einer großen Menge Eyer größtentheils auf diese Weise verloren gehen, ohne die Eyer zu rechnen, welche aufgesucht und gegessen werden.

In dem Hafen Port-Royal in Jamaika giebt es beständig Schildkröten, weil man von dort aus Schiffe zu deren Fang nach den kleinen Inseln, welche nach dem Mittage von zu Kuba liegen, hinschickt, welche sie mit Netzen fangen. Diese kleinere Art Schildkröten kommen in Jamaika lebendig an, man macht ihnen daselbst im Meere Fischhalter, um sie lebendig aufzubehalten. Der Markt ist damit alle Tage versorgt. Es ist die gewöhnlichste Fleischnahrung im Lande, besonders des gemeinen Mannes; und so findet man die Schildkröten noch an verschiedenen anderen Orten Ost- und Westindiens auf den Märkten.

Die Land- oder Süßwasserschildkröten kann man auch zur Vertilgung der Insekten in die Gärten setzen, wie solches schon oben, S. 429, angeführt worden, nur muß man dafür sorgen, daß sie genugsam Wasser haben, damit sie schwimmen können. Wenn ein Teich, ein Springbrunnen oder sonst ein Wasser in dem Garten ist, so legt man an den Rand ein Brett, vermittelst dessen die Schildkröte heraus- und hineingeht. Im Winter verbirgt sie sich dann in die Erde und bleibt darin ohne zu fressen in einer Art Schlafsucht; auch im Sommer kann sie viele Tage leben, ohne einige Nahrung zu sich zu nehmen; daher braucht man nicht ängstlich darum besorgt zu seyn. Im Hause kann man sie mit Kleye und Mehl, oder mit Schnecken ernähren, wie man zu thun pflegt, wenn man sie in die Ferne schicken will. Die

Schalen derjenigen Schildkröten, welche nicht zu ausgelegten Arbeiten ꝛc. gebraucht werden können, dienen dennoch zu anderen Zwecken, so z. B. gebraucht man zu Minorka die Schalen der Schildkröten als Mulden, um das Vieh daraus zu füttern. — Warum einige Haus- und Landwirthe lebendige Schildkröten in den Spülichtfässern für die Schweine herum schwimmen lassen; s. unter Finnen der Schweine, Th. 13.

Ausser den schon oben im Texte angeführten Schriften über die Schildkröten, sehe man noch nach:

Gerhard. Blasii, Leonhard. filii, Observata Anatomica in hominibus et brutis instituta. Lugd. Batav. et Amst. apud Waesberg. 1674. 8. — Et in animalium anatome etc. Amst. 1681. 4. c. XXXVI. pag. 118. — Marc. Aurel. Severinus in Zootomia Democritea etc. L. IV. p. 321 sqq. Norimb. 1645. — Job. Caldesi in Obs. anatom. circa Testudines maritinam s. marinam, fluviatilem et aquar. dulcium ac denique terrestrem. Italice c. figg. aen Florent. 1687. — Mich. Frid. Lochneri Rariora Musei Besleriani Tab. XVI. p. 60. Norimb. 1716.

Gesn. de Quadrup. Ovip. p. 107, 110, 123. — Bellon. de Aquatil. p. 50, 51, 52. — Aldrov. de Quadrup. Ovip. pag. 705, 710, 712. — Jonst. de Quadrup. pag. 144, 146, 147. — Raii Synops. Anim. Quadrup. pag. 243, 254. — Charlet. Exerc. 30. — Linn. Syst. nat. Edit. XIII. Vindob. 1767. p. 350. — 354. — Journal Oeconomique. Oct. 1758. pag. 476. — Gemeinnützlicher Vorrath auserlesener Aufsätze, 1r Th., S. 134.

Katesby, Fische, S. 39, 40.

Geoffroy's Materia medica. Aus dem Französischen, 7r Th. Leipzig, 1764, S. 207 u. f.

Büffon's Naturgeschichte 3r Bd., S. 246. 6r. Bd., S. 173, 311.

Obersächsische Naturgeschichte, 2r Bd., S. 391.

Pallas Reisen, 1r Bd., S. 368.

Bohn's neueröffn. Waarenlager. Hamburg, 1763, S. 810.
Leipziger Intelligenzblatt, Jahrg. 1781, S. 459.
Gothaisches Taschenbuch, 1783, S. 156.
Schneider, von den Schildkröten, Leipzig, 1783.
Leipziger Magazin, 1784, S. 114; 1786, S. 257.
Walbaum, von der Sprenglerischen Schildkröte; in den Schriften der Berliner Naturforschenden Gesellschaft, 6r Bd., S. 122. — Derselbe, Beschreibung der furchigen Riesenschildkröte; in den Schriften der Berl. Naturf. Gesellschaft, 11r Bd., S. 248; und derselben neue Schriften (4) 1r Bd., S. 360.
Histoire naturelle des quadrupédes ovipares et des serpens. Par le Comte de la Cepede. Paris, 1788. 4. Tom. I. pag. 94. s.
Bloch, von der Dosenschildkröte. Schriften der Berliner Naturforschenden Gesellschaft, 7r Bd. 1s St. S. 131. — Lichtenberg's Magazin für das Neueste aus der Physik und Naturgeschichte, 4r Bd.. 1s St. Gotha, 1786, S. 114. — Schriften der Berliner Naturf. Gesellschaft. 8r Bd., S. 292.
Neueste Schwedische Abhandlungen, 5r Bd., S. 64. — Thunberg, daselbst, 8r Bd., S. 171.
Dixon's Reise um die Welt (gr. 4.) S. 52. Anmerk.
Goeze, Natur, Menschenleben ꝛc. 3r Bd., S. 150, 4r Bd., S. 306.
Schneider's allgemeine Naturgeschichte der Schildkröten. — Derselbe, in den Schriften der Berliner Naturforschenden Gesellschaft, 10r Bd., S. 159.
Herbst, über eine Ostindische Landschildkröte, in den neuern Schriften der Berliner Naturforschenden Gesellschaft (4) 1r Bd., S. 314.
Ueber die Schildkröte von Orenoque. Allerneueste Mannigfaltigkeiten, 2r Bd., S. 479.
Cüvier's Elementarischer Entwurf der Naturgeschichte der Thiere. Aus dem Französischen übersetzt und mit Anmerkungen versehen von C. R. W. Wiedemann. 1r Bd., Berlin, 1800, S. 462 u. f.
Ludovici und Schedel, Kaufmannslexicon. 5r Th. Leipzig, 1800, S. 1652 u. f.
Ueber die Schildkrötenschalen; Beckmann's Vorbereitung zur Waarenkunde. 1r Th., Götting. 1797, S. 68 u. f.

Schildkröte, (Afrikanische), Testudo Africana, s. unten am Schluß.

— (Amerikanische), Testudo Americana, s. daselbst.

—, in der Botanik, Chelone, s. Chelone und Krottenschild, im Supplement.

—, in der Chirurgie, ein Verband, der daher diese Benennung erhalten hat, weil seine Umwickelungen oder Touren die Gestalt des Gehäuses einer Schildkröte darstellen. Es ist eine Bandage, welche mit einer einfachen und auf einen Kopf gerollten Binde, von 4 bis 5 Ellen Länge und zwei Querfinger breit folgendermaßen gemacht wird: Man fährt über und unter der Kniescheibe mit der Binde zweimal herum, oder man macht zwei Zirkeltouren; hierauf geht man zweimal mitten auf der Kniescheibe herum, und fährt mit solchem Herumfahren so lange fort, bis die Zwischenräume, die von den ersten Führungen zurückgeblieben sind, bedeckt worden. Zuletzt macht man die Binde über dem Knie fest. Oder man kann auch die Schildkröte auf folgende Weise mit leichter Mühe machen: Man legt nämlich die Binde an, oberhalb des Knies, fährt zweimal im Zirkel herum, hernach auf eben die Weise unterhalb der Kniescheibe. Man bedeckt hierauf nach und nach den Raum, welcher von den ersten Touren zurückgelassen worden, jedoch so, daß unterhalb des Knies in der Bug die Umschlingung kreuzweise laufe, und oberhalb denselben eine Hobelumwickelung vor der andern eines halben Querfingers breit hervorrage, und frei bleibe. Man fährt nun so lange mit diesen Umwickelungen fort, bis daß die Kniescheibe bedeckt worden, welche man, nachdem die Binde mitten über die Kniescheibe gelegt, und ungefähr dreimal im Zirkel umgewickelt

worden, endiget. Man braucht diese Bandage in Verrenkungen und bei dem Bruche der Kniescheibe und des Knies.

Schildkröte, eine Conchylie, s. unter Porzellane, Th. 115, S. 572. Schildkrötenporzellane.

— (Dosen-), s. oben, S. 438.

— (Erd-), s. Schildkröte (Land-).

— (Fluß-), s. oben, S. 436.

— (geometrische), s. das., S. 433.

—, (gesternte), gemalte, s. das. S. 430.

—, (getüpfelte), s. das., S. 432.

—, (gezähnelte), Testudo denticulata, wahrscheinlich nur eine Abänderung der Schlammschildkröte.

—, (Indische), Testudo Indica, s. unten, am Schluß.

—, (Karolinische), Testudo Carolina, eine Abart der Riesenschildkröte, s. diese, oben, S. 425.

— (Koffer-), s. oben, S. 440.

—, Kriegswerkzeug der Alten und dessen verschiedene Arten, s. Th. 52. S. 676 u. f.; 690 u. f. Hierher gehört auch der Schildkrötenbock, Testudo arietaria, Th. 52, S. 707.

— (Land-), Erdschildkröte, s. oben, S. 429.

— (Leder-), s. das., S. 427.

— (Meer-), s. Schildkröte, (See-).

—, (mosaische), s. oben, S. 430.

— (Riesen-), s. das., S. 425.

—, in der Schiffahrt, eine Art Fahrzeuge, so ein erhöhetes Verdeck, wie ein Dach eines Hauses hat, wounter die Passagiere, Soldaten ꝛc. mit ihrem Geräthe bedeckt seyn können.

— (Schlamm-), s. das., S. 429.

—, ein Schmetterling, s. unter Schmetterling.

Schildkröte, (Schuppen-), ſ. oben, S. 426.
— (See-), Meerſchildkröte, ſ. daſ., S. 411, 425.
—, ein Spiel bei den Griechen, Chelichelone. Von dieſem Mädchenſpiele Griechenlands giebt Guys, in ſeiner literariſchen Reiſe nach Griechenland, Nachricht. Er ſagt: Die jungen Mädchen haben noch ein Spiel, welches man vor Alters die Schildkröte nannte. Diejenige, die ſie machte, mußte in die Mitte treten, und durfte ſich nicht von ihrem Plaze regen; diejenige aber, welche ſie erhaſchen konnte, mußte an ihre Stelle. Gegenwärtig drehen ſich die jungen Mädchen um diejenige, welche die Schildkröte macht, und ſagen: „Was machſt du unter uns Schildkröte?" Die Schildkröte antwortet: „Ich mache eine Webe von Wolle, und den Eintrag von Milet." Und wie iſt dein Neffe geſtorben? — „Er iſt vom Pferde ins Meer gefallen."
— (Stein-), ſ. oben, S. 434.
— (Süßwaſſer-), ſ. daſ., S. 411, 429.
—, (verſteinerte), verſteinerte Schildkröten, ſ. unter Verſteinerungen.
— (Waſſer-), ſ. oben, S. 434.

Auſſer dieſen hier angeführten Schildkrötenarten giebt es nun noch mehrere Arten und Abarten; ſo z. B. führt Linné funfzehn verſchiedene Arten an; mehrere Arten haben hier in das Regiſter nicht aufgenommen werden können, weil ſie keine eigentliche Deutſche Benennung führen, und die Benennung Afrikaniſche, Amerikaniſche, Europäiſche ꝛc. Schildkröte zu allgemein iſt, und mehreren Arten, oder Abarten, die daſelbſt gefunden werden, eben ſo gut zukömmt; indeſſen iſt doch von mehreren dieſer Arten oben, unter Schildkröte, die Rede geweſen. Die oben S. 425 u. f. angeführten drei Meer- und drei

Land- oder Süßwasserschildkröten-Arten sind als Hauptarten anzusehen, von denen die übrigen mehr oder weniger in der Größe, Gestalt und Farbe abweichen; so z. B. ist Linnés Testudo Orbicularis, Schneider's Testudo Europea. Auch die Benennung Wald- oder Bergschildkröten ist uneigentlich, weil die Landschildkröten sich nicht nur auf Höhen, sondern auch in den Wäldern, Feldern, Gärten und auf Wiesen aufhalten; eben so ist auch die Benennung nach den Farben, als schwarze, grüne ꝛc. Schildkröten, so auch getüpfelte, gefleckte ꝛc. sehr unpassend und unsicher, weil sich diese Farben bei den Schildkröten, wie bei den Fröschen, zu verändern scheint. So hatte ich ein Paar Laubfrösche, Männchen und Weibchen, wo beide ihre Farbe, doch das Weibchen stärker, als das Männchen, im Jahre veränderten; so ist z. B. das Männchen manchmal ganz hellgrün, dann wieder etwas dunkler grün; das Weibchen dagegen wechselt mit dem Grün und Graugrün ab; auch ist die obere oder Rückenhaut zuweilen mit schwärzlichen Punkten geziert, zuweilen fehlen diese Punkte ganz. Da also dieses Verändern der Farben bei den Fröschen Statt findet, so kann es auch bei den Schildkröten der Fall seyn. Auch das Alter kann in der Größe und Farbe einen Unterschied machen, und es macht ihn gewiß. Es gehört also dazu eine sehr aufmerksame, Jahre lange Beobachtung dieser Thiere, die sich aber bei Amphibien überhaupt schwerer anstellen läßt, als bei andern Geschöpfen des Thierreiches, und daher werden wir wohl in Hinsicht dieser Thiere noch lange in Ungewißheit bleiben.

Schildkrötenabdrücke, s. Abdrücke von Amphibien, im Supplement.

Schildkrötenalabaster, s. unter Alabaster, im Supplement.

Schildkrötenarbeit, beim Staffirmaler, s. unter Lackieren und Lackierkunst, Th. 58, S. 569 u. f., und S. 589.

Schildkrötendose, s. unter Tabaksdose.

Schildkröteneyer, s. oben, unter Schildkröte.

Schildkröteneyerwürste, s. oben, unter Schildkröte, S. 440.

Schildkrötenfarbe, s. unter Lackieren und Lackierkunst, Th. 58, S. 589. Man macht die Farbe auch auf folgende Weise. Man gründet erst den Gegenstand, der diese Farbe bekommen soll, mit Florentinerlack, hierauf macht man auf diesen Grund, wenn er noch roth ist, Flecke von schwarzer Farbe und bläset die schwarzen Flecke von einander, damit sich das Schwarze ins Rothe fein verliert; jetzt macht man mit Zinnober helle Blicke darein. Will man es noch besser machen, so lege man erst auf den bloßen Firniß Blattgold, trage dann die Farben, wie oben erwähnt, auf, so wird das Gold sehr schön durchscheinen.

Das Horn auf Schildpatart zu färben. Sobald das Horn in eine flache Form gebracht worden, bereitet man folgende Mischung: zwei Theile lebendigen Kalk und ein Theil Silberglätte werden gemischt, und mit einer Seifenlauge daraus einen Teig gemacht. Mit diesem Teige bestreiche man das Horn an den Stellen, welche gefärbt werden sollen, andere läßt man leer, um das Schildpat auf das Natürlichste nachzuahmen. Der Teig muß auf dem Horne bleiben bis er vollkommen trocken ist; dann bürstet man ihn ab, und das Horn erscheint halb undurchsichtig, halb hell, so daß man es leicht für Schildpat halten kann, vorzüglich wenn man es auf ein Messing-

blatt legt. Es kommt ganz auf die Geschicklichkeit des Künstlers an, den Teig so aufzutragen, daß verschiedene Figuren herauskommen, welche den Naturspielen auf dem Schildpat ähnlich werden. Die Arbeit fällt noch schöner aus, wenn man halbdurchsichtige Theile mit anbringt, welches geschieht, wenn man mit dem Teige eine andere Materie vermischt, so dessen Wirkung schwächt, und auf gewisse Stellen des Hornes trägt. Dadurch entstehen röthliche Flecke, die, wenn sie gehörig angebracht, hauptsächlich auf dem Rande der dunklen Theile die Schönheit der Arbeit sehr heben, und eine vollkommene Aehnlichkeit mit dem Schildpat hervorbringen. — Nach einer zweiten Vorschrift wird das Auripigment in filtrirtem Kalkwasser kalt aufgelöset, und mit einem Pinsel hin und wider auf das Horn getragen. Sollte die Mischung nicht stark genug eindringen, so wiederholt man noch einmal das Auftragen, und zwar auf beiden Seiten des Horns. — Nach einer dritten Vorschrift reibt man eine Menge Silberglätte und eine halbe Unze lebendigen Kalk mit Urin zu einem Brei, und trägt diesen auf das Horn; drei bis vier Stunden nachher reibt man den trocknen Teig hinweg und findet das Horn gefärbt. — Nach einer vierten Vorschrift nimmt man eine halbe Drachme reines Silber und läßt sie in einer Unze Scheidewasser auflösen; dann übergießt man das Horn oder Elfenbein mit geschmolzenem Wachs, und trägt die Auflösung darauf. Wenn sie darauf trocken geworden, so wird das Horn an den Stellen, wo kein Wachs hingekommen, eine dunkelbraune Farbe erhalten.

Schildkrötenfisch, Tetraodon testudinarius; Fr. le Tétraodon tortue. Dieser, in den Gewässern

Indiens lebende Fisch gehört zu den Stachelbäuchen, Tetraodon, s. diese; der Körper ist länglich und sein Bauch platt. Der Rücken ist braun mit grauen Flecken, und die Seiten sind braun und weiß gestreift.

Schildkrötenfresser, Chelenophagi, eine Adlerart, s. Adler, im Supplement.

Schildkrötenfricassée, s. oben, S. 452.

Schildkrötengras, s. unter Seegras.

Schildkrötenhandel, s. oben unter Schildkröte, S. 440.

Schildkrötenigel, eine Benennung des Armadills, s. Armadill-Thier, Th. 2, S. 401.

Schildkrötenkäfer, s. Bastardrüsselkäfer, im Supplement.

Schildkrötenkamm, s. unter Kamm, Th. 34.

Schildkrötenkrabbe, Cancer Dromia, Cancer Dromia Rumphii, Fab. Suppl.; eine Krabbe mit sehr gewölbtem, behaartem, gezähneltem Körper; und deren Hinterfüße sich jeder in zwei Klauen endigen; sie hat die sonderbare Gewohnheit, sich den Rücken mit einer Muschelschale, einem Alcyonium zu bedecken, wovon sie sich eine Art von Schild macht. Dieses thut sie, wie die übrigen dieses und des nächst verwandten Geschlechts Dorippe aus einer besonderen List. Sie gräbt sich nämlich in den Sand, so daß die Muschel allein hervorragt; spürt sie nun ein Fischchen oder ein anderes Thier über ihrem Rücken, so klappt sie schnell die Muschel an den Rücken und nähert so die gefangene Beute dem Vordertheile, damit sie solche greifen und verzehren kann.

Schildkrötenlaus, Schildkrötenläuse, s. unter Schnecke.

Schildkrötenleim. Man nimmt starken Essig, weicht darin Hausenblase, thut, nachdem es gekocht und

ein wenig kalt geworden, etwas Terpentin hinzu, schlägt es durch, und wenn man ihn brauchen will, so macht man ihn wieder warm; ist er zu dick, so gießt man ein wenig Branntwein hinzu.

Schildkrötenmarinade, s. oben, S. 453.

Schildkrötenpatelle, schildkrötenfarbige Schüsselmuschel, Schildkrötenschild, Patella testudinaria Linn. XII, p. 1260. Spec. 771. Fr. Boucliers ronds en écaille de Tortue, Bouclier de couleur d'écaille de Tortue. Holl. Getygerd Schild of Lamp. Rumph Amboin. Raritätenkabinet tab. 40. Fig. A. Gualtieri Ind. Testar. tab. 8. Fig. B. Argenville Conchyl. tab. 2. Fig. P. Martini Conchyl. Th. I, tab. 6, Fig. 45 bis 48. Lister Hist. Conchyl. tab. 531, Fig. 9. Bonanni Mus. Kircher. Class. I, Fig. 31. Nach Linné hat die Schildkrötenpatelle einen undurchbohrten Wirbel, einen glatten Rand, einen eyförmigen Bau, und eine sehr glatte und glänzende Schale. Diese nur unbestimmte Gattungskennzeichen bestimmt Linné in dem Museo Reginae Ulricae p. 693 näher, indem er sagt: Ihr Bau ist etwas eyförmig, Wirbel und Rand sind ganz, sie ist glatt, convex conisch gebaut, ihr Wirbel ist stumpf, und auf rostfarbigem Grunde laufen vom Wirbel herab gewölkte Bänder. Ihrer Figur nach sind sie länglich rund, etwas platt gedrückt, jedoch ist immer das eine Beispiel höher, als das andere. Wenn gleich die Schale glatt und glänzend ist, so ist sie doch mit einer Menge zirkelformiger Streifen umgeben, die zuweilen durch noch feinere horizontale Linien durchkreuzt werden. Der Wirbel ist glatt, und an unbeschädigten Beispielen zugespitzt; er sitzt nahe an der schmalen Seite. Ihre äußere Farbe ist sehr schön; sie kann aber durch ein be-

hutsames Abschleifen noch mehr verschönert werden. Sie sind nämlich gestrahlt und gefleckt. Diese Strahlen und Flecken sind fast durchgängig braunroth oder gelbbraun, und bei den meisten werden die Zwischenräume der Strahlen durch winklichte Linien gleichsam ausgefüllt und verbunden. Die innere Fläche ist silberfarbig. Die Anzahl der Strahlen ist eben so verschieden, als ihre Breite. Sie gehört unter die seltenen Patellen, erlangt eine ansehnliche Größe, und fällt in Ostindien. — Im Naturforscher wird eine Abänderung angegeben, welche unterbrochene Strahlen hat, zwischen welchen die Zwischenräume nicht gefärbt sind. Man findet auch noch eine kleinere Abänderung sehr häufig zu Finmark in Norwegen, die aus braunen oder grauen Würfelflecken besteht, die eine solche Lage haben, daß sie lauter Strahlen bilden. Der Grund ist weiß. Bei manchen sind die Würfelflecken undeutlicher, die Farbe sparsamer, die Strahlen unregelmäßiger ꝛc. Innerhalb haben sie alle einen braungefleckten Rand, eine braune Vertiefung des Wirbels, das Uebrige ist milchweiß, und das Ganze hat nur einen matten Glanz. Sie sind stark gewölbt, und ihr Bau nähert sich sehr dem Eyförmigen.

Schröter's Einleitung in die Conchylienkenntniß. 2r Bd., Halle, 1784, S. 425.

Schildkrötenpocke, Lepas testudinaria, eine Conchylienart, s. unter Schnecke.

Schildkrötenporzellane, s. unter Porzellane, Th. 115, S. 572.

Schildkrötenpotage, s. oben, unter Schildkröte, S. 451.

Schildkrötenschale, s. daselbst, S. 426 u. f. und S. 440 u. f.

Schildkrötenschalenhandel, s. das., S. 440 u. f.

Schildkrötenschild, s. Schildkrötenpatelle.

Schildkrötenschmetterling, s. Schildkröte, oben, S. 468.

Schildkrötenschwanz, das Knötchen, s. unter Schnecke.

Schildkrötenstaude, Schildkrötenblume, s. diese.

Schildkrötenstein, Schildkrötensteine, Chelonitae, Cheloniae, gleichen nach des Plinius Bericht den Schildkröten, und sollen nach ihm eine Art goldener Tropfen oder Flecken haben. Nach Brückmann sollen es versteinerte Seeigel, Echini petrificati, seyn, die mit den Schildkröten und deren Köpfen einige Aehnlichkeit haben. Man versteht unter Schildkrötensteine, Cheloniten, verschiedene Körper des Steinreiches. Einige verstehen darunter die Seeigel überhaupt. Keßler in seinen neuesten Reisen, S. 1364, versteht darunter nur einige Echiniten, die nämlich unter die Echinos cordatos gehören, den Namen Cardo marino führen, und sich durch ihre großen Stacheln hinlänglich genug unterscheiden können. Wie aber die Seeigel hierunter verstanden werden sollen, ist schwer zu begreifen, da im Griechischen χελωνη eine Schildkröte heißt. Noch Andere verstehen unter den Cheloniten Steine, die sich in großen Schildkröten finden sollen. Da aber neuere Naturforscher in den Schildkröten dergleichen nicht finden, so ist zu glauben, daß hiermit kleine Echiniten gemeint worden. Am gewöhnlichsten versteht man unter Cheloniten gewisse Fischzähne, die sonst auch den Namen der Schwalbensteine führen, s. diese. Daß übrigens Plinius nicht unter Cheloniten diese Fischzähne versteht, geht aus seiner Beschreibung deutlich hervor.

Schildkrötensuppe, s. oben, unter Schildkröte, S. 451, 452, 456.

Schildkrötensyrub, s. daselbst, S. 455.

Schildkrötentorte, s. das., S. 454.

Schildkrötentute, eine Conchylienart, welche zu den Tuten oder Voluten, Conus, Linné, gehört, und auch noch andere Namen führt. Sie gehören in die zweite Klasse des Linné. Ihr Wirbel ist nicht zu spitzig; dem Körper überdecken gelbe oder braunrothe Flecken von mancherlei Figuren häufiger oder sparsamer Einige haben auch gekörnte oder gefleckte Querlinien, wie Bänder, die bald weiß, bald braun sind.

1) Die gelbe oder braune aufspringende oder aufsteigende Schildkrötentute, der Löwe der Regenfuß. Fr. Le Lion combattant ou grimpant. Holl. Klimmende Leuwe-Toot. hat die oben angeführten Kennzeichen.

2) Die schwarzbraune gewölkte Schildkrötentute; die dunkelbraune Achattute, der braune oder gelbe Löwengriff, der Regenfuß; eine bloße Abänderung der vorhergehenden, die bloß die dunkleren Farben, und besonders die dicht aufgetragene Zeichnung zur merkwürdigen Abänderung macht. Einige haben körnigte Streifen, andere nicht.

3) Die braunrothe mit weißen Flecken bandirte Schildkrötentute, ist eine Abänderung der beiden Vorhergehenden. Die braunrothen Zeichnungen, die übrigens eine verschiedene Form haben, laufen so, daß einige breite weiße doch unterbrochene Bänder von der Grundfarbe daraus entstehen.

4) Die braungefleckte Schildkrötentute, mit stumpfer hervorragender Spitze. Auf

dem weißen Körper liegen große braune, zum Theil unterbrochene, Flecken.

5) Die gekrönte Schildkrötentute, welche breiter, als die vorhergehende ist, und einen gekörnten Wirbel hat; auch die Zeichnung ist der vorhergehenden ähnlich, aber dunkelbraun.

Schröter's Einleitung zur Conchylienkenntniß nach Linné. 1r Th., S. 63, 64, 85.

Schildkrötenvogel, der große, s. unter Schmetterling.

Schildkrötenwanze, s. unter Schnecke.

Schildlaus, Schildläuse, Coccus, Fr. Gallinsectes, eine Insektenart, welche zu den Insekten gehört, die keine Kinnladen haben, und deshalb keine derbe Nahrung klein machen können, sondern nur darauf beschränkt sind, thierische oder vegetabilische Flüssigkeiten zu saugen. Das Weibchen der Schildlaus hat die Gestalt eines Schildes, der fast an den Stielen oder Blättern der Pflanzen haftet, und lebt von dem Safte, den es mit einem hineingesteckten langen Rüssel daraus saugt. Es hat sechs kurze Beine, und zwei kurze und walzenförmige Fühlhörner. Das Männchen hat in seinem Larvenstande eine der Form des Weibchens beinahe ähnliche Gestalt; allein es verwandelt sich in ein sehr kleines Insekt mit zwei langen Flügeln, langen fadenförmigen Fühlhörnern, sechs glatten Augen ohne sichtbaren Rüssel. Es besteigt das Weibchen, welches viel größer ist und unbeweglich bleibt. Sobald dieses befruchtet ist, schwillt es beträchtlich auf; die Eyer, welche es legt, bleiben unter seinem Leibe, der dann vertrocknet, und den Eyern, und nach einiger Zeit den aus denselben schlüpfenden Jungen zum Schutze dient. Die Jungen kriechen aus einer am Hintertheile des Leichnams ihrer Mutter befindlichen

Ausrandung heraus, und laufen einige Zeit auf den Bäumen umher, ehe sie fest sitzen bleiben. Unter mehreren Arten von Schildläusen sind folgende am merkwürdigsten:

1) Die Schildlaus der Gewächshäuser, Coccus Hesperidum et Aonidum; Fr. le Gallinsecte des serres. Dieses auf den Rosenstöcken, Lorbeer-, Orangen- und Myrthenbäumen in den Gewächshäusern und Zimmern sehr gemeines Insekt, hält sich an den Stämmen der genannten Gewächse auf, und ist wegen seines festen Anliegens und seiner Farbe kaum bemerkbar. Man glaubt kleine Erhöhungen des Stammes zu erblicken, welches aber diese Läuse sind. Man kann oft erst von dem Daseyn dieser Insekten durch das Abkratzen dieser Hügelchen mit dem Rücken eines Federmessers überzeugt werden. Die Schildläuse haben einen ganz flachen Körper, nur in der Mitte des Schildes, welcher den ganzen Körper deckt, und einer Muschel ähnlich sieht, ist der Länge nach eine kleine Erhöhung, welche derjenigen der Flügeldecken gleicht. Die Farbe des Schildes bei den Ausgewachsenen ist schwarzbraun, und gleicht dem Stamme der Gewächse; bei den Jungen ist sie gelbgrau oder gelbbraun, und verändert sich mit der Vervollkommnung des Insekts. Wenn das Weibchen vertrocknet, wird es schwarz, glänzend und eckig. Der Schaden, den dieses Insekt an den Gewächsen anrichtet, ist sehr bedeutend; die meisten Rosenstöcke und Myrthenbäume sind mit ihnen angesteckt und gehen, wenn man dem Uebel nicht abhilft, aus, oder gelangen nie, oder doch sehr unvollkommen, zur Blüthe; daher kommt es, daß sich Blumenfreunde oft wundern, daß ihre Myrthenbäume ꝛc. kränkeln und nicht blühen wollen; sie sollten nur aufmerksam den Stamm, die

Zweige und Blätter betrachten, und die sich zeigenden Erhöhungen untersuchen, und sie würden der Krankheit bald auf die Spur kommen. Das beste Vertilgungsmittel ist das Abkratzen des Stammes mit einem Messerrücken oder einem dem ähnlichen Instrumente, oder auch das fleißige Besprengen desselben mit Wasser; außerdem kann man sich auch, jedoch vorsichtig, einer Auflösung der Kalkschwefelleber, auch anderer Abkochungen bedienen; z. B. Glanzruß aus dem Ofen oder Schornstein, mit Wasser abgekocht und damit die Pflanzen besprengt; einer Abkochung von Tabacksblättern, Coloquinten, Wermuth, Isopp, Salbey, Lauch, Rainfarn, Raute, weißer Niesewurz, Gerberlohe; oder auch Fischthran, Branntwein, Kalk- und Seifenwasser ꝛc.; allein diese Mittel müssen, wie schon bemerkt, nur mit größter Vorsicht angewendet werden; so auch der Tabacksrauch, welches letztere Mittel jedoch nur hauptsächlich zur Vertreibung der Blattläuse angewendet wird.

2) Der Kermes, gewöhnlich Scharlachbeeren genannt, Coccus Ilicis, Fr. Graines d'écarlate. Das Weibchen hat die Gestalt und Größe einer Erbse und ist schwarz violett. Das Insekt lebt auf einer grünen Eiche, Kerms-Eiche genannt, in der Provence und in Italien; s. den Art. Kermes, Th. 37, S. 35 u. f.

3) Die Cochenille, Coccus Cacti; Fr. la Cochenille. Dieses Insekt lebt in Amerika auf einer Art von Cactus, die man Nopal nennt. Das Weibchen ist eyförmig, und behält die Spuren der Leibringe; s. den Art. Lack, Th. 58, S. 338, und 348 u. f.

4) Das Johannisblut, Coccus Polonicus; Fr. la Cochenille de Pologne, ein Insekt, welches an den Wurzeln des Sceleranthus annuus

gefunden wird; s. Johannisblut, Th. 30, S. 600.

Schildlausbohrer, Ichneumon Coccorum, s. unter Schlupfwespe.

Schildlehen, Freilehen, s. Th. 69, S. 345.

Schildlouis'dor, s. Schild'dor.

Schildmauer, in den Weingärten eine niedrige Mauer an den Bergen, das Wasser aufzuhalten, damit es nicht so viel Erde mit sich führt, und daher den Weinbergen gleichsam zu einem Schilde dient.

Schildmotte, eine Mottenart, welche sich in den Forsten aufhält.

Schildnatter, Coluber scutatus, s. unter Schlange.

Schildpadde, eine Benennung der Schildkröte, besonders im Plattdeutschen und bei den Niederländern, wo Padde mit Kröte gleichbedeutend ist; s. unter Schildkröte.

Schildpat, s. Schildkrötenschale.

Schildpatelle, Schildpatellen, einige Conchilien, welche zu den Patellen, Napfschnecken oder Napfmuscheln, Patella Linn., gehören; s. Th. 108, S. 117; es sind folgende:

1) Die glatte lederfarbige Schildpatelle, mit grünlichen unterbrochenen Strahlen. Der Bau dieser Patelle ist oval, schildförmig, der Wirbel steht nahe an der schmälern Seite, und ist hakenförmig, stumpf, und heller, als die übrige völlig glatte Schale, deren Rand scharf und glatt ist. Ihre Wölbung ist flach. Auf lederfarbigem Grunde liegen etwas schräglaufende grünlich punktirte Strahlen, oder Strahlen, die aus grünlichen Punkten bestehen. Die innere Fläche ist graulich, aber schmutzig, und die Wirbeltiefe ist blaß lederfarben, aber unansehnlich gefärbt; kaum einen Zoll groß.

2) Die bräunliche glatte Schildpatelle, mit häufigen grünpunktirten Strahlen. Nur die Farbe unterscheidet sie von der vorhergehenden, jedoch ist sie auch etwas größer. Auf bräunlichem Grunde liegen häufige Strahlen, die aus schwarzen und hellgrünen Punkten bestehen. Der Wirbel ist etwas heller. Inwendig spielt die glänzende Farbe aus dem Bräunlichen in das Olivenfarbige, die Wirbeltiefe ist dunkler und mit einem weißen in das Bläuliche schillernden Bande eingefaßt.

3) Die kleine schwarzgraue weißpunktirte feingestreifte Schildpatelle. Sie ist ungefähr einen halben Zoll groß. Der Wirbel steht nahe an der schmälern Seite; die Schale ist sehr fein gestreift, und hat noch feinere Querstreifen, die aber ihrer Glätte keinen Eintrag thun. Die Grundfarbe ist schwarzgrau, jedoch liegen zwei dunklere Querbänder auf dem Rücken. Auf der schmälern Seite sieht man viele weißpunktirte Strahlen, auf der breiteren Seite einzelne weiße Punkte, im Mittelpunkte liegt aber ein ziemlich breiter ununterbrochener weißer Strahl, der ungefähr die Hälfte der Schale einnimmt; inwendig ist die Schale wie von aussen gefärbt; allein Alles ist heller und schimmert durch die sehr dünne Schale hindurch.

4) Die kleine schwarzgraue grünpunktirte feingestreifte Schildpatelle, die ganz wie die vorhergehende beschaffen, nur etwas kleiner ist. Von aussen unterscheiden sie die grünpunktirten Strahlen, die häufig über die ganze Schale verbreitet sind, und in gewisse Richtungen der Muschel erst recht sichtbar werden. Inwendig ist die Schale grau und schwärzlich gestreift. Die Wirbeltiefe ist aber dunkler; Alles ist glänzend.

5) Die kleine hellgraue grünpunktirte

Schildpatelle. Sie ist etwas größer, als die vorhergehenden, und ihre Streifen sind fein, aber kenntlicher. Der Grund ist hellgrau, der Wirbel und der Rand sind dunkler. Auf den Streifen liegen häufig grüne längliche Punkte, welche feine Strahlen bilden, aber auch in gewissen Richtungen der Patelle recht sichtbar werden; inwendig fällt die Farbe der äusserst dünnen Schale in das Gelbliche. Der Rand ist schwarz gestreift, die Wirbeltiefe ist aber grau.

6) Die kleine pfirsichblütfarbige marmorirte grüngestrahlte und feingestreifte Schildpatelle. Sie hat die Größe der vorhergehenden, dabei sehr feine Streifen, und hin und wieder einen zirkelförmigen Querstreifen. Die Grundfarbe ist pfirsichblüt, aber allenthalben ist sie mit weißen und bräunlichen Flecken und Punkten untermischt und wird dadurch marmorirt. Der Wirbel ist braun, unter demselben liegen die Bänder, die aus braunen Punkten bestehen, und wie Zirkel um die Schale laufen. Diese Punkte werden in einer gewissen Richtung grün, und eben so sieht man auf der größeren und breiteren Hälfte, aber auch in einer gewissen Richtung, fünf ziemlich breite, aber unterbrochene Strahlen, die aus grünen Flecken oder vielmehr vierfach nebeneinander liegenden Punkten bestehen. Die Hälfte der innern Seite ist pfirsichblütfarbig und weiß marmorirt, beinahe stärker, als von aussen, das übrige aber ist grau. Die Schale ist äusserst zart und zerbrechlich.

Schröter's Einleitung in die Conchylienkenntniß nach Linné, 2r Bd., S. 490 u. f.

Schildpatfarbiger Achat, ein Achat, der an Farbe den Schildkrötenschalen gleicht, und auch dergleichen Adern hat; er ist sehr rar und schön.

Schildpathorn, s. Schildkrötenporzellane.

Schildpepone, Cucurbita Melopepo Linn., s. Kürbiß, Nr. 4, Th. 56, S. 742.

Schildpfannendeckel, bei der Artillerie, das eiserne Band, welches über die Schildzapfen der Stücke oder Mörser herüber geht, wenn solche auf der Laffette liegen. Es ist gemeiniglich mit einem Gewinde versehen, damit man es auf- und zumachen kann.

Schildpolype, Schildpolypen, Brachiorus, Fr. Brachions. Sie sind fein, wie die Räderthierchen, und haben, wie diese, zwei Drehwerkzeuge vorn am Kopfe, und das Vermögen nach Verhältniß der Kleinheit ihres Körpers sehr schnell zu schwimmen; ihr Rücken aber ist deutlich mit einer Art von festen Schuppe oder Schale bedeckt, welche der Gestalt nach bei den verschiedenen Gattungen verschieden ist. Unter den Schildpolypen ist der sechszahnige Schildpolyp, Brachionus urceolaris, Fr. le Brachion à six dents merkwürdig. Die Schuppe ist vorne gezahnt und hinten ausgeschnitten; man gewahrt ihn oft mit dem Schwanze an den Kiefenfüßen und andern kleinen Wasserinsekten festhängen. Er hat am After zuweilen zwei kleine Bündel, welche wie Eyerhaufen aussehen.

Schildrabe, Schildkrähe, eine Art grauer Raben, mit einem schwarzen Schilde, s. unter Rabe, Th. 120.

Schildrachen, s. Nagelroche, Th. 100, S. 443.

Schildrand, Schildsraud, ehemals, wenn ein Wirth oder Gastgeber den Gästen eine übermäßige Rechnung machte, und sie im Pausch übertheuerte, so hieß es: er habe über den Schildsrand gerechnet.

Schildraupe, s. unter Raupe, Th. 121, S. 173.

Schildreiher, ein Name des Nachtraben, s. diesen, unter Rabe, Th. 120.

Schildsalamander, s. Eidechse, im Supplement.

Schildschabe, eine Art Schaben.

Schildschnecken, Ackerschnecken, unt. Schnecke.

Schildspitze, Vespa uniglumis, s. unter Wespe.

Schildstichel, beim Petschierstecher, ein Grabstichel, welcher vorne rund und geschärft ist, womit der Künstler auf dem Metall runde Stellen ausgräbt.

Schildtaube, s. unter Taube.

Schildträger, Schildknappe, s. Th. 41, S. 183. Auch die Benennung einer Afterwespenart, Sphex clypeata, s. unter Wespe; einer Art Stutzköpfe, Coryphoena clypeata, s. unter Stutzkopf; einer Art Aaskäfer, Sylpha thoracica.

Schildwache, die Wache, die Jemand an einem Orte hat, um auf dasjenige Acht zu haben, was daselbst vorgeht, wo es nur in einigen besonderen Redensarten üblich ist. Schildwache stehen, auf solche Art stehen und Acht haben; von der Schildwache gehen, von seinem Posten. Von dieser Verrichtung im Felde kommt es schon in der Bibel vor. Jonathas verordnete Leute ums Lager umher in die Schildwache, Macc. 12, 27. — 2. Diejenige Person, welche auf solche Art an einen Ort gestellt wird, um auf Alles Acht zu haben, was daselbst vorgeht, daher die Redensarten: die Schildwache ablösen; Schildwachen stellen; die Schildwachen besuchen ꝛc. Ueberhaupt versteht man darunter einen Soldaten, welcher auf den Wall, an ein Thor, vor die Wache, vor die Häuser der obersten Officiere in den Städten oder sonst auf einen Posten gestellt wird, Wache zu halten, das heißt, auf

Alles, was vorgeht oder vorgehen möchte, Acht zu haben. Die Wache, welche man vor einem Lager ins Feld hinaus stellt, wird eine verlorene Schildwache genannt. Von dem Posten, wohin man als Schildwache gestellt worden, weichen, oder auf der Schildwache schlafen, ist höchst strafbar und kann unter gewissen Umständen das Leben verwirken. Eben so darf der Soldat, wenn er auf dem Posten steht, nichts annehmen, es sei Geld oder andere Gegenstände; wahrscheinlich ist dieses strenge Verbot auf dem Posten nichts anzunehmen, darum gegeben worden, um jede Bestechung in Kriegszeiten zu verhindern. Dagegen ist aber auch eine Schildwache unverletzlich, und wenn sie etwas versieht, so kann sie nicht eher gestraft werden, bis sie abgelöset worden; s. auch den Art. Posten, Th. 116, S. 239, und Kriegslager oder Feldwache und Kriegslager, Th. 51 und Th. 52, S. 454. Nach Adelung soll das Wort Schildwache mit dem veralteten schilden, jetzt schildern, warten und sehen, stehen und auf etwas sehen, herkommen; s. 2. Schildern und Schilderhaus. Schildwache wird sowohl im Kriege, als außer demselben gebraucht, aber gemeiniglich nur von einzelnen Personen, weil, wenn auch die Wache aus mehreren Personen besteht, das Schildern doch nur einer unter denselben aufgetragen wird. Luther's Schildwächter, Richt. 7, 11. ist ungewöhnlich. In einer alten Urkunde bei dem Schilter wird eine Schildwache bei der Nacht Nachtselde genannt, entweder auch von schildern, mit dem sanfteren Zischlaute, oder auch von dem alten selden, stellen, eigentlich eine ausgestellte Wache zu bezeichnen. S. auch Wache, in W.

Schildzapfen, an den Kanonen, s. unter Kanone, Th. 34.

Schildzapfenstück, s. daselbst. Es ist der mittlere Theil einer Kanone, wo die Schildzapfen angesetzt worden. Es ist stärker, als das Mundstück, hingegen schwächer, als das Bodenstück.

Schildzungenbeinmuskel, Hyothyreoideus. Er füllt den Seitenraum der Schildknorpelfläche aus, den der Kehlkopfsmuskel übrig läßt, so daß sich zwischen ihnen eine hervorragende Leiste am Knorpel zeigt, und setzt sich etwas an das mittlere, meist aber ans Seitenzungenbein von untenher fest. Die Wirkungen beider Muskeln zusammen ist, daß sie den Schildknorpel und die Zungenbeine wechselseitig gegeneinander ziehen, wenn einer allein wirken könnte, so zöge er die Zungenbeine und Schildknorpel schief gegeneinander.

Schilet, in der Reitkunst, wenn man sich auf dem Voltigierpferde in die Höhe hebt, mit der linken Hand hinten an den Sattel faßt und mit der rechten Hand vorne; hierauf mit dem linken Fuß hin und her spielt, und solchen durch den rechten Schenkel in den Sattel wirft, daß man darin zu sitzen kommt, das Gesicht nach des Pferdes Kopf gekehrt, hierauf noch einmal mit beiden Händen den Sattelknopf faßt und sich heraushebt, daß man hinten zu sitzen kommt.

Schilf, ein Name, welcher in Deutschland mehreren Arten von Wassergewächsen beigelegt wird. 1. Dem Rohre, Arundo Linn., von welchem die gemeine in Deutschland an den Ufern der Flüsse, in den Gräben und Teichen wachsende Art in manchen Gegend Schilf, in andern aber Rieth, und sehr oft auch zusammengesetzt, aber vermuthlich ohne Noth, Schilfrohr genannt wird, in welcher Bedeutung es auch Luther in einigen Stel-

len der Deutschen Bibel zu brauchen scheint; s. Rohr, Th. 126, S. 515 u. f. — 2. Die Binsen oder Semsen, Scirpus Linn., führen in vielen Gegenden gleichfalls den Namen des Schilfes, und dann wird der Scirpus palustris und lacustris Linn. großer Schilf genannt; s. Th. 5, S. 326. Endlich kommt 3. in vielen Gegenden auch die Schmele oder Schmiele, Aira Linn. unter dem Namen des Schilfes vor; s. Schmiele.

Der Name Schilf leidet nach Adelung mehrere Ableitungen; allein da alle diese Wassergewächse hohle Stängel und zum Theil auch hohle scharfe Blätter haben, so sind auch ihre meisten übrigen Namen von dieser Beschaffenheit entlehnt, und solche scheinen auch hier zum Grunde zu liegen; s. auch Schale, ein hohles Ding, wovon Schilf, vermittelst eines Suffixi gebildet worden. Das Griechische ἑλος und Latein. Ulva, Schilf, Rohr, sind nur in dem oft zufälligen Zischlaute unterschieden. Alle drei Gewächse, welche wir Schilf nennen, heißen im Dänischen Sif, und im Schwedischen Saef, womit das Hebräische סוף, Rohr, Binsen genau übereinstimmt; s. Schilfmeer. Das Geschlecht dieses Wortes, hinsichtlich der Sprachlehre, ist verschieden. Die Niederdeutschen brauchen es im ungewissen Geschlechte, das Schilf, welchem Beispiele auch die meisten Niedersachsen folgen, wenn sie Hochdeutsch schreiben. Im Ober- oder Hochdeutschen ist hingegen das männliche das üblichste. Moses wurde in den Schilf gelegt. 2 Mos. 2, 3, 5. Kann auch der Schilf aufwachsen, wo er nicht feuchte steht? wo die Hallische und einige andere Ausgaben das übrigens ganz ungewöhnliche weibliche Geschlecht haben, kann auch die

Schilf aufwachsen ꝛc. Die Anwendung des Schilfes in der Oekonomie und den Gewerben, s. unter Rohr, Th. 126, S. 526.

Schilfabdrücke, s. unter Abdruck, im Supplement.

Schilfblätter und deren Anwendung, s. unter Rohr, Th. 126. Versteinerte Schilfblatter, s. unter Versteinerung, in V.

Schilfbrücke, eine Brücke, deren man sich über Moräste bedient, s. unter Rohr, Th. 126, S. 545.

Schilfdornreich, s. unter Dornreich, Th. 9, S. 441.

Schilfgras, ein Name, welcher verschiedenen, dem Schilfe ähnlichen Grasarten gegeben wird. 1. Dem Waldschilfe oder der Waldsemse, Scirpus sylvaticus Linn., welche dem Hornviehe sehr schädlich ist, und in Niedersachsen Segge und auch Dümmel genannt wird; s. Th. 5, S. 327. 2. Dem Wasserviehgrase, Poa aquatica Linn., welches auch Wasserviehgras, großer Milz, im Niedersächsischen gleichfalls Segge genannt wird, s. unter Rispengras.

Schilfklinge, beim Schwerdfeger, eine dreieckige oder dreikantige leichte und steife Klinge, deren jede Seite hohl ausgeschliffen ist, und die zum Stoßdegen gebraucht wird. Die Ableitung dieses Wortes soll, nach Adelung, entweder von der Aehnlichkeit der Klinge mit den Blättern einiger Schilfarten, oder auch unmittelbar von Schilf, ein hohles Ding; die Hohlklinge herkommen.

Schilfmeer, ein mit Schilf häufig bewachsenes Meer, in welchem Verstande das rothe Meer oder der Arabische Meerbusen in der Deutschen Bibel diesen Namen führt, nach dem Hebräischen ים סוף, von סוף Schilf oder Rohr.

Schilfrohr, s. Schilf.

Schilfrohrdach, bei dem Dachdecker, auf dem Lande, die Deckung oder Verwahrung der Dächer mit Schilfrohr oder Schilf. Man macht sehr gute Dächer von Schilfrohr, und schneidet dasselbe im Winter, wenn die Moräste, worin dasselbe wächst, zugefroren sind, mit einer Sichel in der Mitte ab, und bindet es mit Strohseilen in Bunde. Dergleichen Bunde vertreten die Stelle der Schaube von Stroh. Die Latten zu einem solchen Dache müssen nur 3 Zoll weit von einander gesetzt werden; denn weil das Schilfrohr dem Herunterfallen unterworfen ist, so muß man es an vielen Orten anbinden. Man macht auch von Stoppelschauben die Enden am Dache, wie auch die Deckung vom Forste. Wenn die Unterlagen aufgelegt sind, so trägt der Handlanger dem Decker ein Bund Schilfrohr zu, welches er auseinander bindet, und dergestalt aufdeckt, daß es die ganze Unterlage zudeckt, dann breitet er es etwas auseinander, aber nur so, daß das Rohr 8 bis 9 Zoll dick bleibt; dann macht er es mit einem Bande an einem Sparren oder an einer Latte fest. Hierauf legt er ein anderes Bund neben diesen, welches er auf gleiche Weise anbindet. Wenn er nun eine Lage längs dem ganzen Gebäude gemacht hat, so schlägt er mit einer Patsche auf die Enden des Rohrs, damit es dergestalt herunter rutscht, daß das Ende des Bundes, welches anfangs senkrecht war, schief wird, weil alle Halme des Schilfrohrs einen kleinen Rückstand von einander nehmen müssen. Da nun die Halme des obern Theils des Bundes an der entgegengesetzten Seite sind, so erfolgt hieraus, daß das Hintertheil des Bundes seine Dicke verliert; und es um so mehr verliert, da dieser Theil des Bundes jederzeit der dünnste des Rohrs

ist; dann werden die Bänder angemacht, dabei muß aber beobachtet werden, daß man die Bänder so flechtet, daß sie alle Bunde der nämlichen Reihe mit einander verbinden. Hierauf macht man eine neue Reihe, und fährt so fort, bis zum Forste, den man aber mit Stroh oder Stoppelschauben deckt, so daß diese das Schilfrohr eines Theils bedecken. Diese Dächer dauern vierzig und mehrere Jahre, ohne daß man nöthig hat einige Ausbesserungen daran vorzunehmen. S. auch unter Schindeldach.

Schilfschmätzer, Motacilla modularis, eine Art Bachstelzen, s. unter Rohr, Th. 126, S. 533.

Schilfspinne, s. unter Spinne.

Schilfstein, s. unter Stein.

Schilfvögelein, die Benennung mehrerer Vögel, welche sich im Schilfe aufzuhalten pflegen, s. unter Rohr, Th. 126, S. 533.

Schilfwald, Schilfwälder, s. unter Wald.

Schill, in einigen Gegenden ein Name des Zanders, s. diesen Fisch, in Z. Der Name oder die Benennung Schill soll nach Adelung vielleicht von seiner schielenden oder schillernden Farbe herrühren.

Schillebold, Schildebold, Libelle, s. Schildebold. Der Name Schildebold, Schillebold ist besonders in der Mark Brandenburg üblich, wahrscheinlich ist dessen Abstammung von schielen, schillern, mit verschiedenen Farben spielen, und Bold, Bolzen, wegen seiner langen cylindrischen Figur.

Schillerbaum, s. Sillerbaum.

Schillerbranntwein, eine Art Französischer Branntweine, welcher auf folgende Art bereitet wird: Man nehme gute reife Kirschen 6 Pfund, schöne, rein ausgelesene und reife Himbeeren 2 Pfund, schöne Johannisbeeren 2 Pfund, und zerquetsche Alles

zusammen durch ein Sieb auf einer Pfanne, Auf eine Pinte dieses Marks muß man eine Pinte Branntwein, 1 oder 3/4 Pfund Zucker, 7 oder 8 Stück zerqueschte Gewürznelken, 7 oder 8 Gran weißen Pfeffer, 2 Blättchens Muskatenblumen, und eine kleine Hand voll zerstoßenen Coriander schütten, Alles zusammen dann in einer wohl verwahrten Glocke gießen, und es zwei oder drei Tage lang, unter öfterm Umrühren, sich gehörig vereinigen lassen. Nachdem dieses geschehen, seihe man es durch, lasse es klären, und gieße es dann in dazu bestimmte Flaschen.

Schillerspath, Schillerstein, s. Labradorstein, Th. 58.

Schillerstein, s. daselbst.

Schillertaffent, Fr. Changeant, in den Seidenmanufakturen, ein mit mehreren Farben spielender Taffent, s. unter Taffent. Die Ableitung dieses Wortes ist von dem noch im gemeinen Leben üblichen schillern, dem Intensivo von schielen, mit verschiedenen Farben spielen; s. Schielen.

Schillervogel, Papilio Iris, s. Schmetterling.

Schilling, ein Wort, welches im Deutschen noch in verschiedenen Bedeutungen gebraucht wird. 1. Am häufigsten als ein Name einer Münze, welche jedoch mit Beschaffenheit der Zeiten und Orte von einer sehr verschiedenen Währung ist; Angelsächsich Scylling, Engl. Shilling, Schwed. Skilling, im mittleren Latein Chalongia, Schellingus. Man findet noch Spuren, daß ein Schilling ehemals so viel wie ein jetziger Gulden gewesen. Das Englische Schilling, oder Shilling macht nach unserem Gelde beinahe einen halben Gulden. In Aachen hat man auch Schillinge, von denen vier einen Reichsgulden machen. In verschiedenen Provinzen am Niederrheine, ist der Schilling eine Münze, welche ungefähr drei gute Groschen aus-

macht, daher deren bald acht, bald auch neun auf einen Reichsthaler gerechnet werden ꝛc., s. weiter unten. — Am üblichsten ist es als der Name einer Scheidemünze, welche sich aber auch nicht gleich ist, sondern bald 9, bald 6, bald aber auch 1 Pfennig hält. 1. In Regensburg, Franken und andern Gegenden sind Kaisergroschen und Schillinge gleichbedeutend, indem beide 3 Kreutzer ausmachen. 2. Durch ganz Niedersachsen ist der Schilling das, was man in Obersachsen einen Sechser, sechs Pfennige, nennt; allein auch hier machen einzelne Gegenden eine Ausnahme; so hat man z. B. in Stettin zwei Rechnungsmünzen dieses Namens, wovon der Schilling schlechthin 8 Pfennige, der Schilling Sundisch aber nur 4 Pfennige gilt. Man findet es in Währung auch in einigen Oberdeutschen Gegenden. In Basel ist ein Schilling so viel wie ein Blaffert; denn beide halten 6 Rappen oder 12 Pfennige, und 45 Schillinge machen einen Thaler. In Zürich gilt ein Schilling 1½ Kreutzer. 3. In Preußen und Polen ist ein Schilling oder nach der Schlesischen Aussprache ein Schilcher nicht mehr als ein Meißnischer Pfennig; s. weiter unten. — Nach einer sehr gewöhnlichen Figur wird Schilling noch in einigen Zusammensetzungen für Münze oder Geld gebraucht, z. B. Kaufschilling, Pfandschilling.

2) In manchen Gegenden ist der Schilling eine bestimmte Zahl gewisser Dinge, welche Art zu zählen in den mittleren Zeiten sehr gemein war. Die gewöhnlichste Art die Schillinge einzutheilen war nach Pfennigen oder Hellern, welche letztere oft auch Pfennige genannt wurden; da aber der Schilling in einigen Gegenden 21/2 Groschen, und in andern nur 11/2 Groschen galt, so

bedeutet Schilling bald eine Zahl von 30, das ist Pfennigen, bald nur eine Zahl von 22, das ist Hellern. So sind in einer Oesterreichischen Chronik 11 Schillinge Städte und Flecken, so viel als 330. In diesem Verstande ist es als Zahlwort, welches 30 bedeutet, noch jetzt in Oesterreich gangbar. In Schlesien hingegen ist ein Schilling oder Schiller Vögel 12 Stück.

3. Hierher gehört auch eine doppelte Art des Gebrauches, welches noch hin und wieder gangbar ist, und als eine Figur der vorigen Bedeutung angesehen werden kann. — (1) In manchen Gegenden ist es ein Maaß körperlicher Dinge; so ist in den Böhmischen Bergwerken der Schilling, Böhm. Ssilink, ein Maaß Erz von fünf Schubkarren. Man kann es hier füglich von Schale ableiten, so daß es überhaupt den Begriff eines hohlen Maaßes oder Raumes hätte, wenn nicht wahrscheinlicher wäre, sagt Adelung, daß hier aber die vorige Art zu zählen zum Grunde liegt; denn in eben den jetzt gedachten Böhmischen Bergwerken ist ein Schilling Wasser, eine Zahl von zwölf ledernen Schläuchen oder 480 Prager Pinten; 18 Schillinge machen daselbst eine Loosung Wasser. In Regensburg hat hingegen ein Schilling Salz 30 Scheuber, und 8 Schillinge eben daselbst ein Pfd. Salz. — (2) Oft bedeutet Schilling auch eine Züchtigung, welche einem Verbrecher mit dem Stocke, der Peitsche oder mit Ruthen gegeben wird. In einigen Oberdeutschen Gegenden wird es daher für den Staubbesen gebraucht. Der Stockschilling ist in den Gerichten noch an einigen Orten eine Züchtigung von dem Stockmeister in dem Stocke oder Gefängnisse. Auch die Züchtigung ungezogener Knaben in den Schulen auf den Hintern führt daselbst den Namen

des Schillings. Adelung ist der Meinung, da Platzer von platzen im ähnlichen Verstande vorkommt, so könnte man auch Schilling in dieser Bedeutung von schallen ableiten; allein es ist wahrscheinlicher, daß es auch hier von der vorigen Bedeutung entlehnt worden, und ursprünglich eine bestimmte Zahl Streiche, etwa 12 oder 30 bedeutet habe.

Was den Schilling, theils als wirkliche, theils als Rechnungsmünze anbetrifft, so soll der Deutsche, wie die ehemaligen Französischen Sols oder Sous, die Italienischen Soldi, die Spanischen Sueldos, die Englischen Shillings, und die Niederländischen, Schwedischen und Dänischen Schillinge von den ehemaligen Römischen Solidos herstammen. Sie ist späterhin in Deutschland, in Gold, als Gulden, und in Silber, als Schilling ausgeprägt worden. Hier ist wegen der Vergleichung mit den jetzigen Schillingen zu bemerken, daß wenn ehemals 20 bis 24 alte Schillinge von ganz feinem Silber ein Pfund von 12 Unzen am Gewicht gehalten haben, dann auch ein Stück derselben 24 bis 20 Groschen, nach jetzigen Conventions 20 Guldenfuß werth gewesen sei. Daher sind auch diese Schillinge nebst den nachher darauf gefolgten Groschen, die größten Deutschen Silbermünzen bis zu Ende des 15ten Jahrhunderts im Deutschen Reiche gewesen. Die Schillinge, welche man gegenwärtig in Deutschland hat und wonach man rechnet, sind den oben alten erwähnten Schillingen bei weitem nicht mehr gleich; allein es giebt noch schwerere und leichtere Sorten Schillinge von folgender Beschaffenheit:

I. Nach schweren Schillingen rechnet man:

1) In Achen, wo 6 Stück derselben einen Reichsthaler machen, und 1 Stück 9 Mark oder Petermännchen hat. 71/5 Stück betragen einen alten Silberschilling.

2) In Bremen, unter der Benennung ein Kopfstück, wozu vielleicht das Gepräge mit einem Kopfe Veranlassung gegeben hat. Davon gehen 6 Stück auf den Reichsthaler; 1 Stück macht 8 leichte Schillinge aus, und 6 Stück betragen 1 alten Silberschilling.

3) In Geldern, Schilling Species, zu 91/2 Stüver gerechnet, die ehemals wirklich geprägt worden, und davon 612/19 Stück einen alten Silberschilling betragen.

4) Zu Hamburg und Lübeck, Schilling Blämisch, zu 12 Groot Blämisch, von welchen 521/40 auf den alten Silberschilling gehen.

5) Im Lüttichschen, Schillinge zu 10 Stüver.

6) Im Clevischen und Meursischen, Schilling zu 71/2 Stüver, davon 82/5 Stück auf den alten Silberschilling gehen.

7) Cöllnische Schillinge zu 10 Albus oder 111/4 Kreutzer. 93/5 Stück auf den alten Silberschilling.

8) Münstersche Schillinge oder Blamüser, zu 31/2 Schilling, wie die vorhergehenden.

9) Ostfriesische Schillinge zu 6 Stüver, 99/20 auf den alten Silberschilling.

10) Halbe dergleichen, Flinderke genannt, zu 3 Stüver, davon 189/10 Stück auf den alten Silberschilling gehen.

11) Bayrische schwarze Schillinge, zu 12 Regensburger oder 84/7 Kreuzer, von welchen 123/5 Stück auf den alten Silberschilling zu rechnen sind.

12) Oesterreichische Schillinge zu 7 1/2 Kreuzer, von denen 12 Stück auf den alten Silberschilling, und ungefähr 11 1/2 Stück auf denjenigen Schilling gehen, davon 8 Stück ein Weimarisches Contributionspfund ausmachen.

13) Bremer Dütchen zu 3 Schillingen, davon 16 Stück auf den alten Silberschilling gehen.

14) Bremer Flinderke oder 1/3 Kopfstück zu 22/3 Schilling, davon 18 Stück auf den alten Silberschilling gehen.

II. Nach leichten Schillingen, die theils wirklich geprägt sind, rechnet man noch:

1) Im Oßnabrückschen, und zwar nach 12 Schillingen zu 12 Pfennigen und 21 Stück = 1 alten Silberschilling.

2) Im Tecklenburgischen, Schillinge zu 12 Pfennigen und 22 1/20 Stück = 1 alten Silberschilling.

3) Emdener Schaf oder Doppelstüver zu 20 Witten.

4) Im Münsterschen, Schillinge zu 12 Pfennigen, und 33 2/5 Stück = 1 alten Silberschilling.

5) Im ganzen ehemaligen Deutschen Reiche, Kaisergroschen oder Schillinge, im Köllnischen Räderalbus genannt, zu 3 Kreuzern, davon 36 Stück nach dem 24 Guldenfuß 1 alten Silberschilling machen.

6) Im Lüneburgischen, sogenannte schwere Schillinge, zu 1 1/2 Schilling Lübsch oder 9 Pfennigen, 28 4/5 Stück = 1 alten Silberschilling.

7) Zu Stralsund, Pommersche Schillinge zu 12 Pfennigen 43 1/5 Stück = 1 Silberschilling alter Zeit.

8) Im Lingenschen, Stüver, eigentliche Schillinge; denn sie haben nur von der Rechnungsweise

der benachbarten Länder den Namen Stüver angenommen zu 16 Pfennigen gerechnet, 42 Stück auf den alten Silberschilling.

9) Würtembergische Schillinge zu 6 Pfennigen, davon 50 2/5 Stück = 1 alten Silberschilling.

10) Niedersächsische Goeßgen oder Schillinge zu 6 Pfennig oder 12 Heller, davon 48 Stück = 1 alten Silberschilling.

11) Lübsche Schillinge zu 12 Pfennigen, davon 40 4/5 Stück = 1 alten Silberschilling.

Halbe dergleichen oder Sundsche Schillinge, wie auch Seßlinge zu 6 Pfennig.

13) Ulmer Schillinge zu 6 Pfennigen oder 12 Hellern, von welchen 63 Stück = 1 alten Silberschilling.

14) Aachener Mark von 6 Buschen oder 12 Hellern, 644/5 Stück = 1 alten Silberschilling.

15) Trierische Petermännchen zu 1 2/3 Kreuzer, wie die vorstehenden.

16) Ostfriesische Stüver zu 10 Witten, davon 567/10 Stück = 1 alten Silberschilling.

17) Clevische Stüver zu 8 Deut oder 16 Hellern, davon 63 Stück = 1 alten Silberschilling.

18) Oesterreichische Polturacken zu 1 1/2 Kreuzer, davon 60 Stück = 1 alten Silberschilling.

19) Niedersächsische Matthier oder 1/3 Schillingstück, davon 72 Stück = 1 alten Silberschilling.

20) Lüttichsche Stüver zu 12 Pfennig.

Den Werth der vorstehenden Sorten Schillinge ergiebt das nachfolgende Verzeichniß:

	Sächsis. Geld. Gr.	Pf.
1) Aachener Schilling, 6 auf 1 Rthlr.		
a) nach dem 24 Guldenfuß, betragen	3	4
b) nach dem 25 Guldenfuß, betragen	3	2 2/5
2) Clevische, 8 auf den Rthlr., nach dem Preußis. ehemal. Courantfuß	2	10 2/7
3) Cöllnische, 8 auf den Rthlr.		
a) nach dem 24 Guldenfuß	2	6
b) — — 25 —	2	4 4/5
4) Flämische, in Hamburg, 8 auf 1 Rthlr., nach dem		
a) Hamburger Bankfuß	4	3,9
b) Lübschen Courantfuß	6	6 6/17
5) Geldrische Species-Schillinge 66/19 auf 1 Rthlr. nach dem Preußis. Courantfuß	3	7 3/7
6) Lübsche, zu Hamburg, Lübeck, Altona ꝛc. 48 auf 1 Rthlr. nach dem		
a) Hamburger Bankfuß	—	8,6
b) Altonaer Bankfuß	—	8,6
c) Lübschen Courantfuß	—	7 1/7
7) Lüttichsche, 8 auf 1 Rthlr., nach dem Lüttichschen oder Brabantischen Fuß, Dukat. zu 8 1/2 Guld.	4	— 8
8) Mecklenburgische, Lübsche Schillinge, nach dem Lübs. Courantfuß		
9) Meursische, s. Clevische und Cöllnische		
10) Münstersche oder Blamüser, 8 auf 1 Rthlr.		
a) nach den 20 Guldenfuß	3	—
b) — — 24 —	2	6
c) — — 25 —	4	4 4/5

	Gr.	Pf.
Dergleichen 28 auf den Rthlr.		
a) nach den 20 Guldenfuß . .	—	10 2/7
b) — — 24 — . .	—	9
c) — — 25 — . .	—	8 16/25
11) Oesterreichische, 12 auf 1 Rthlr.	—	2
12) Osnabrückische, 21 auf 1 Rthlr., nach dem		
a) 20 Guldenfuß	—	1 2/5
b) 24 —	—	1
13) Ostfriesische, 9 auf 1 Rthlr., nach dem Preußischen Courantfuß . . .	2	8
14) Pommersche, ehemals gewöhnlich 36 auf 1 Rthlr., nach Courantfuß . .	—	8
Im ehemaligen Schwedisch-Pommern 48 auf 1 Rthlr.	—	6 3/4
15) Reichsschillinge, oder Kaisergroschen nach dem 24 Guldenfuße . . .	—	8 2/5
16) Schwarze zu Regensburg und in Bayern, 10 1/2 auf 1 Rthlr., nach dem 24 Guldenfuße . . .	2	—
17) Schwere, im Lüneburgischen, 32 auf 1 Rthlr., nach		
a) Hannöverschem Kassenfuß	—	10 1/8
b) 20 Guldenfuß	—	9 2/20
18) Sundische, in Schwedisch-Pommern, 96 auf 1 Rthlr., nach Hannöverschem Kassenfuß	—	3 3/8
19) Teklenburgische, 21 auf 1 Rthlr. Preuß. Courant	1	1 5/7
20) Ulmer, 52 1/2 auf 1 Rthlr., 24 Guldenfuß	—	4 4/5
21) Wismarsche, s. Meklenburgische . . .	—	—
22) Würtemberger, 42 auf 1 Rthlr., Guldenfuß	6	—

Mit den ausländischen Schillingen verhält es sich auf folgende Weise: Im Niederländischen ist der Brabanter Schilling der 20ste Theil vom Pfund oder Livre Vlämisch; er hat 6 Stüver oder 12 Groot Vlämisch, und vergleicht sich mit 37/20 Groschen Sächsisch. Der dortige Permiß- oder neue Schilling, seit 1749, hält an Schrot 103 As, Korn 9 Loth 4 Gr. und ist werth 3 Gr. 10 Pf. Sächsisch. Der ehemalige Holländische Schilling von 6 Stüvern hält an Schrot 100 1/2 As, Korn 9 Loth 9 Gr. und vergleicht sich mit 3 Groschen 10 Pf. bis 4 Gr. Sächs. Die Holländische reducirten, auf 5 1/2 Stüver herunter gesetzten Schillinge (Quaat oder böse Schillinge) halten Schrot, nur 97 As, Korn 9 Loth und vergleichen sich mit 3 Groschen 6 bis 8 Pf. Sächsisch. — Der Dänische Schilling, Skilling Dansk, ist die Hälfte vom Lübschen Courant Schilling. — Der Englische Schilling oder Shilling Sterl. ist eine wirkliche und zugleich auch Rechnungsmünze, 12 Pence haltend, und beträgt nach Sächsischem Gelde 7 Groschen 4 bis 6 Pf. Die übrigen Sorten fremder Schillinge findet man unter den Staaten, worin sie gelten oder geprägt worden, in der Encyklopädie erklärt.

In Hinsicht der Sprachkunde, so ist die letzte Sylbe an diesem Worte das Suffixum ing oder ling, welches ein Ding, ein Subject bedeutet; es kommt daher, nach Adelung, nur bei der Ableitung auf die erste Sylbe an, deren nächste Bedeutung hier noch nicht völlig ausgemacht ist, besonders da die unter dem Namen der Schillinge bekannten Münzarten von einem so verschiedenen Werthe und Gehalte sind. Die vornehmsten und wahrscheinlichsten Ableitungen sind nach dem eben erwähnten Sprachforscher kürzlich

folgende: 1) Freher, de re Monetaria, leitet es von dem lateinischen Siliqua her, welches bei den Römern den vierten Theil einer Unze bedeutet. Er beruft sich dabei auf ein altes Deutsch-lateinisches Glossarium, in welchem Numisma durch Silihha übersetzt wird; obolum dimidium scriptuli, quod facit siliquas tres; Stuhi (Stück) halb scriptolus; daz tot silihhun tri; Stater est nummus ut quidam affirmant, unciam unam, aureos sex, Waga ist Silihhono, so sume zasastinot, unce ainan Scillinga Sehsi, welches jedoch wider Frehern selbst streitet, weil hier Silihha und Scillinga ausdrücklich unterschieden werden. — 2) Junius ließ es von dem alten skella, schellen, klingen, abstammen, und nach ihnen werden alle dickeren Münzen Schillinge genannt, im Gegensatz der Blechmünzen, welche letzteren gar keinen Klang hatten. — 3) Nach Wachtern, dessen Ableitungen oft sehr weit hergeholt worden, ist das mösogothische skula, ein Schuldiger, das Stammwort, und da wäre Schilling ursprünglich von den Strafgeldern gebraucht worden. — 4) Adelung hat auch irgendwo eine Ableitung von Schild gefunden, welche nach ihm eben nicht unter die unwahrscheinlichsten gehört, und da würde Schilling eigentlich Schildling, eine mit dem Wappenschilde des Münzherrn bezeichnete Münze seyn, auf welche Art auch der Scudo der Italiener, und der Ecu der Franzosen erklärt werden müssen. Dieser Ableitung kommt das zu Statten, daß ehemals auch grobe Münzsorten unter dem Namen der Schillinge vorkommen. — 5) Viele Andere, und unter denselben auch Frisch, sehen dieses Wort als ein aus dem lateinischen Solidus gebildetes Wort an, woraus auch die Franzosen

ihr Sol entlehnet, und woraus die Deutschen vermittelst ihres Suffixi ing oder ling Solling, Silling, und mit dem härteren Zischlaute Schilling gemacht. Man beruft sich hierbei darauf, daß diejenige Art Münzen, welche man Schillinge genannt, gemeiniglich den Blechmünzen entgegengesetzt werden, daher dieses Wort ehemals oft als eine allgemeinere Bestimmung den besonderen Münznamen vorgesetzt wurde, z. B. eilf Schillinge Pfennig, undecim solidi, das ist, eilf Dickmünzen, von dem Gehalte eines Pfennigs; allein dieser Beisatz läßt sich auch nach andern der jetzt angeführten Ableitungen erklären. 6) Ihre glaubt endlich, daß dieses Wort ursprünglich mit Scheidemünze, in dessen erstern Bedeutung gleich bedeutend gewesen, und leitet es von schellen, Schwed. skelja, theilen ab. Diese Ableitung erhält dadurch ungemein viel Wahrscheinlichkeit, weil ausgemacht ist, daß die ältesten Dickmünzen, welche man den Blechmünzen entgegensetzt, vermöge eines vertieften eingeprägten Kreuzes, im nöthigen Fall leicht in zwei oder vier Theile gebrochen oder geschnitten werden konnten, wie aus den noch übrigen, sowohl ganzen, als getheilten Münzen dieser Art, besonders bei dem Hickes, erweislich ist. Was wir im heutigen Verstande Scheidemünze nennen, heißt im Schwedischen noch jetzt Skiljemynt; Schilling würde also sowohl eine auf solche Art geprägte theilbare Dickmünze, als auch einen bestimmten Theil derselben bedeuten, und daher läßt sich auch die verschiedene Währung der Schillinge erklären, indem sie bald größere, bald kleinere Münzsorten bezeichnen. Ein Schilling und Pfennig ist dann ein Pfennig in dieser Münzsorte, zum Unterschiede von einem Blechpfennige.

Schilling, (Hemd-), eine Benennung des Bedemund-Rechtes, s. unter Leib-eigen, Leibeigenschaft, Th. 70, S. 471.

— (Herd-), s. Herd-Geld, Th. 23, S. 52.

— (Friede-), s. Friede-Pfennig, Th. 15, S. 103.

— (Kauf-), s. Th. 36.

— (Küchen-), s. Th. 54.

— (Leib-), s. unter Leib-eigen und Leibeigenschaft, Th. 70, S. 481.

— (Pfand-), s. Th. 36, S. 318.

— (Schreib-), s. Th. 69, S. 747.

— (Stock-), s. oben, unter Schilling, S. 494.

— (Topp-), s. in T.

Schillinggroschen, Fr. Escalin de Misnie, eine Meißnische Münze, welche im 14ten Jahrhunderte statt der hohlen oder Blechmünzen eingeführt worden, und den vierten Theil der Mark betragen hat.

Schillingsdraht, im gemeinen Leben, eine gewisse Art Draht, welche zum Stricken, Zelthaken ꝛc. gebraucht wird, und auf den Drahtmühlen Nr. 18 heißt. Vermuthlich rührt diese Benennung daher, weil eine gewisse Quantität davon für einen Schilling verkauft wird; oder auch oben von Schilling 2, S. 493.

Schillingsgut, in einigen Gegenden ein Name eines Erbzinsgutes oder Zinsgutes, das ist, eines Gutes, dessen nutzbares Eigenthum gegen einen gewissen Zins, der Schilling heißt, übertragen wird; daher der Schillingshof, der Hof eines solchen Gutes, und das Gut selbst; der Schillingsmann oder Schillingshauer, der Erbzinsmann, der es gegen den bestimmten Zins besitzt, das Schillingsrecht; das aus diesem Vertrage entspringende Recht, das Schillingslehen,

was bei Veräußerungen und Erbfällen dem Lehnsherrn entrichtet wird ꝛc.; s. Schillingshauer.

Schillingshauer, auch Schillingsgüter, im Lüneburgischen gewisse Bauerngüter, welche ihren Namen, aller Vermuthung nach, daher erhalten haben, weil der erste Erwerber sein Erbrecht gegen Erlegung eines Schillings erhält; man nennt sie im Lateinischen dieserhalb bona solidorum. Was ihre Beschaffenheit anbetrifft, so besteht solche in folgenden:

1) Die Besitzer der Schillingsgüter haben ein Erbrecht auf dieselben, der Herr von Ludewig ist hier zwar anderer Meinung, und giebt vor, daß ehemals diese Verleihung nach Willkühr von dem Herrn widerrufen werden konnte, und eine Conductio intuitu locatoris precaria gewesen sei; allein sein einziger Beweis besteht in den beiden Zeugnissen des Baltasar Clammers und des Schottels, worunter aber das erstere unzureichend ist, und das letztere sogar das Gegentheil erweiset. Der erstere schreibt in Promptuario Juris 9 de bonis Solidorum von den Schillingsgütern p. 282. folgendes: „Im Fürstenthum Lüneburg sind etliche Güter die heißen Schillingshauer, die empfängt der Bauer mit einem Schilling, so kann man ihm auch mit einem Schilling wieder davon kundigen. Wie er auch selbst den Hof mit einem Schilling auffsagen kann.“ Weil er aber die Fälle, in welchen diese Aufkündigung dem Herrn erlaubt ist, nicht bestimmt, so muß solches aus andern Nachrichten erläutert werden. Schottel meldet nun in Singular quibusd. German. juribus Cap. XVII. p. 370, daß diese Abkündigung nur alsdann Statt findet, wenn der Bauer seine Schuldigkeit versäumt, wie solches die unter Nr. 5. befindlichen Worte näher erklä-

ren. Hingegen sagt er vorher, S. 369, bei Erklärung der Schillingsgüter ausdrücklich: „Es sind viele Güter in dem Fürstenthum Lüneburg und den angränzenden Oertern, welche genannt werden Schillinghauer oder Schilling-Güter, so gemeiniglich die Landleute von langen Jahren besessen, und von den Voreltern auf sich gebracht haben.“ Hierzu kommt nun noch, daß bei dergleichen Verleihungen an die Bauern in zweifelhaften Fällen immer die Vermuthung für die Besitzer ist. Uebrigens ist in neueren Zeiten an dem Erbrechte der Besitzer der Schillingsgüter um so viel weniger Zweifel, da solches durch die Landesgesetze nicht allein bekräftiget, sondern auch zugleich verordnet worden, daß wegen einer geringen Saumseligkeit, und wenn noch Hoffnung zur Besserung ist, ihnen solches nicht entzogen werden soll, wovon die Zeugnisse gleichfalls unter Nr. 5 vorkommen.

2) Wenn mehrere Miterben vorhanden sind, so fällt das Gut doch nur auf einen, und zwar auf denjenigen, dem es der Herr verleihen will. Weil nun ein solcher in so weit das Gut bloß von dem Herrn empfängt, und er es dessen Gnade zu danken hat, so ist er auch nicht gehalten, seinen übrigen Miterben dieserhalb etwas herauszugeben, noch die von seinem Vater gemachten Schulden, wenn er demselben in dessen übrigen Vermögen nicht erbt, zu bezahlen. Die Zellische Polizei-Ordnung vom Jahre 1618 Kap. 44. verordnet solches in folgenden Worten: „Ist es aber ein Schillings-Gut, so darf derjenige, dem der Hof durch den Gutsherrn geliehen wird, seinen Mit-Erben wegen Aecker und Wiesen nichts geben, denn sie nicht ihme, sondern dem Gutsherrn zuständig seyn, jedoch ist an ihm selbsten billig und recht, daß er sich wegen der Baarschafft, auch

fahrenden Haab, des Haus-Geräths, und was sonsten zu dem Erbe gehörig, mit seinen Mit-Erben verträget und abfindet. — — — So der Hauß-Wirth stürbe, so soll sein Nachfolger auf den Hoff oder Kahten zu dem ausgeliehenen Gelde zu antworten, nicht gehalten seyn, es sey denn des verstorbenen Erbe, sondern sollen und mögen die veräußerten Güter zu den Hoff oder Kahten, ohne männigliches Behinderung und Entgeld wieder genommen werden." Die eigentliche Ursache, worauf sich diese Verordnung gründet, ist ohne Zweifel diese, damit zur Beförderung des gemeinen Bestens die Bauern, so viel, als möglich, bei Kräften und Vermögen erhalten, und durch die Theilung oder Beschwerung ihrer Güter nicht geschwächt oder gar an den Bettelstab gebracht werden.

3) Die Besitzer dieser Güter sind nicht befugt, die geringste dem Eigenthum des Herrn nachtheilige Verfügungen über diese Güter vorzunehmen; denn ob sie gleich den Besitz dieser Güter vererben, so sind sie doch nur als Miethsleute und Pachter derselben anzusehen, wie auch der Name Schillingshauer, Schillingspacht, Schillingsmiethe selbst anzeigt, folglich können ihnen keine Rechte zukommen, wodurch das bei dem Herren bleibende Eigenthum einigermaßen geschmälert werden dürfte; wozu noch kommt, daß die oben angeführte gesuchte Erhaltung der Bauern und ihrer Höfe ebenfalls erfordert, hierin die Freiheit der Besitzer einzuschränken. So dürfen sie solche nicht veräussern, noch verpfänden, noch vertheilen. In der Polizeiordnung vom Jahre 1618 heißt es: „Und soll Niemand Geld auff Schillings-Gut, noch desselbigen zugehörigen Aecker, Wiesen, Immen-Zäune oder Gärten, ohne Bewilligung

des Gutsherrn leihen, noch dessen etwas kaufen, denn so dawider gehandelt wird, und der Haus-Wirth sturbe ꝛc." S. auch vorher Nr. 2. — — „So soll auch der Bauersmann vom Schillings-Gute nichts, weder erblich noch auff Lebetags-Zeit vergeben, oder einigerley Weise veräussern, und damit die Höfe und Kahten um so viel desto mehr und gewisser unzersplittert bleiben, so sollen keine Feuerstätten in den Scheunen und Backhäusern gemacht, noch dieselbe bewohnet werden." Herzog Georg Wilhelm's Resolut. Gravam. de A. 1686. „Daß von den Höfen, sie mögen Schillings- oder Meyer-Güter seyn, gantz keine von Alters dabei gewesene Ländereyen, Aecker, Wiesen oder andere Pertinentzien, wie die Namen haben mögen, vielweniger die Höfe selber verpfändet, versetzet, oder sonsten, es geschehe unter welchem Scheine es wolle, veräussert; und, da sich Jemand unterstehen würde, dieser Dero Verordnung zuwider zu handeln, alle und jede solche Verpfänd-, Versetz- und Veräusserungen ipse jure null und nichtig seyn und dafür geachtet werden." Sie dürfen ohne Vorwissen des Herrn solche nicht an ihre Kinder abtreten, noch sich eine Leibzucht oder Auszug darauf vorbehalten. In Georg. Wilhelm. Constit. wie es mit Redintegrirung der Meyerhöfe zu halten, heißt es §. 20: „So ordnen wir hiermit gnädigst, daß die Coloni und Inhabere der Meyer-, Zinß- oder Schillings-Güter, sie seyn von was Alter und Jahren, Kräften und Vermögen wie sie wollen, ohne Vorwissen und Consens der Aemter und übrigen Guts-Herrn, ihre Höfe und Kathen, bei ihren Lebzeiten an ihre Kinder, Befreundete oder Fremde abzutreten und zu übergeben, und sich als Alt-Vätern oder ihren Frauen als Alt-Müttern da-

von etwas vorzubehalten, oder sonsten ausloben zu lassen, nicht befugt, sondern da jemand sich dessen ohne seines Guts-Herrn Consens unternehmen würde, solche Handlung an sich null, nichtig und kraftlos seyn, und dem Guts-Herrn dergleichen Auslobungen, des Hofes Ertrage und Zustande noch zu moderiren und einzurichten, frei und bevor bleiben." Ein gleiches ist auch daselbst angeführt, wenn etwa Einer bei Minderjährigkeit des dazu gehörigen rechten Erben, oder sonst nur den Hof auf eine Zeitlang inne hat, und nachher einen Unterhalt aus solchem Hofe oder Kathe verlangt, als mit welchem darüber ebenfalls nicht anders, als mit Vorwissen und Einwillung des Guts-Herrn accordirt und gehandelt werden soll.

4) Sie bezahlen von demselben einen jährlichen Zins und sind auch zu Leistung der Dienste verbunden, wie aus den gleich anzuführenden Zeugnissen erhellen wird.

5) Sie verlieren dergleichen Güter, wenn sie in Bezahlung der Zinsen und Leistung der Dienste sich saumselig erweisen, die Güter schlecht verwalten, und keine Hoffnung zur Besserung da ist. In der Polizeiordnung de A. 1618 cap. 44. heißt es: „Wir ordnen und wollen gleichwohl, daß die Schillings-Höfe und Kathen zusammt allen deren Zubehörungen bei den Erben, so lange sie den Gutsherrn an Diensten, Zinsen, Pächten und andern, wie es von Alters hergebracht, davon bey rechter Zeit leisten, geruhiglich gelassen, und sie ohne Verwürkung und unsere Erkenntniß, von den Schillings-Gütern durchaus nicht verstoßen werden sollen." — Wie es dann mit der Erstattung des Schillings gehalten werde, beschreibt Schottel c. l. Cap. XVII. folgendermaßen: „So fern der Bauer oder Meyer mit Bezahlung der Zinse dem

Gutsherrn nicht richtig einhält, oder in Abstattung der Dienste aus Muthwillen säumig wird, oder sich sonsten nicht recht und fromm verhält, also daß der Gutsherr billige Ursache haben kann, mit demselben nicht länger friedlich zu seyn, oder es begiebt sich der Meyer auf's Sauffen und geräth sonst in zu viel Schulden, so kann sofort das Schillings-Recht gebraucht werden. Der Gutsherr läßt nämlich, so fern er's selbst zu thun Bedenken hat, oder der Schilling-Hof zu den Fürstlichen Aemtern gehört, durch den Vogt, oder andern bekannten Amtsbedienten einen Schilling an den Kesselhaken hängen, oder an den Feuerheerd heften, und sobald solches geschehen, muß der Bauer ohne einig Saumniß mit Weib und Kind, Haus und Hoff räumen, und hat von bloßer Anschauung des hingehängten oder angehefteten Schillings sein End-Urtheil empfangen, und darf dawider nicht reden. Was der Bauer an Vieh, Korn und anderer Fahrniß zurück läßt, davon machet sich vorerst der Gutsherr bezahlt, das übrige, wann Schuld vorhanden, wird unter die Creditores vertheilt; und was annoch etwa alsdann übrig bleibt, wird dem abgewichenen Bauern abgefolget, und der Hoff einem andern zu gleichem Schillingsrecht eingeräumt, und zwar nur gegen Erlegung eines Schillings; und bleibt also der Hoff allezeit dem Schillings-Recht unterworfen." — Schottel c. l. fügt zwar hinzu, daß die Obrigkeit nicht leicht zugebe, daß der Herr dieses Schillingsrecht gebrauche, so lange der Bauer sich mit Lieferung der Pächte und Verrichtung der Dienste leidlich erwiesen, auch Hoffnung zur Besserung vorhanden." Allein es wird deswegen das Beraubungsrecht des Herrn nicht völlig aufgehoben, sondern er wird nur zu einer billigen Geduld gegen seinen sich zur Besse-

rung anlassenden Bauern angewiesen; denn wenn eine längere Nachsicht nicht allein vergeblich, sondern auch dem Herrn nachtheilig seyn würde, so nöthigen ihn die Gesetze keineswegs, einen bösen Bezahler und üblen Hauswirth wider seinen Willen auf seinem Gute zu behalten, wie solches sowohl aus der angeführten Polizeiordnung zu schließen, als wie auch Schottel c. l. von dem Gebrauche zeigt, wenn er hinzusetzt: „Wo aber die Besserung am Ende, und aus dem Bauern ein Sauffer, Geuder, Faullentzer und Dögenicht worden, so pflegt die gemeldete geschwinde Abkündigung, durch dieses Schillingsrecht zu erfolgen."

Auch bei den Ostnabrückischen Eigenthumsgütern ist ein fast ähnliches Recht des Herrn üblich, daß er nämlich, wenn Abäusserungsursachen vorhanden sind, sowohl die unbewilligten Gläubiger, als auch die Besitzer des Guts nebst seinen Nachfolgern gegen Erlegung von fünf Ostnabrückischen Schillingen gänzlich abweisen kann, so daß sie an deren Erbe nichts weiter zu fordern haben. Hieraus wird sich nun das Schillingslehen, Schillingsrecht, der Schillinghof ꝛc. vermuthlich erklären lassen.

Friedrich Carl von Buri's ausführliche Abhandlung von den Bauerngütern in Teutschland ꝛc. Giessen, 1783, S. 549 u. f.

Schillingshof, s. den vorhergehenden Artikel.

Schillingslehen, s. Schillingsgut und Schillingshauer.

Schillingsmann, s. daselbst.

Schillingsmiethe, s. Schillingshauer.

Schillingspacht, s. daselbst.

Schillingsrecht, s. Schillingsgut.

Schimmel, beim Roßhändler, eine von den vier Hauptfarben der Pferde. Die seltensten darunter,

sind die schneeweißen, besonders wenn sie schwarze Augen und röthliche Mähnen, Schopf und Schweif haben; sie dienen eigentlich nur zur Parade, obgleich sie auch zur Arbeit tüchtig sind. Die Spiegelschimmel sind eine gute Art zum Reiten und Fahren, nur findet man das Nachtheilige bei ihnen, daß wenn man gleich ein Gespann von einer Farbe zusammen bekommt, sie nicht lange einerlei bleiben, weil sie fast jährlich, so oft sie haren, ihre Farbe, gleich den andern Schimmelarten, verändern, und theils lichter, theils aber finsterer und dunkler werden; s. auch den Art. Pferd, Th. 110, S. 285 u. f. Der Name Schimmel bleibt übrigens, wenn gleich die weiße Farbe mit andern vermischt ist, jedoch muß sie die herrschende hervorstehende Farbe seyn. Die Abänderungen deuten die Zusammensetzungen Apfelschimmel, Blauschimmel, Eisschimmel, Flügelschimmel, Grauschimmel, Hechtschimmel, Honigschimmel, Rothschimmel, Sandschimmel, Schwarzschimmel, Silberschimmel, Spiegelschimmel an, s. das folgende Register.

Schimmel (Agat=), s. Schimmel (Muskat=).

— (Apfel=), s. unter Pferd, Th. 110, S. 290.

— (Atlas=), s. Schimmel (eigentlicher).

— (Blau=), Eisschimmel, ist ein Gemisch aus weiß und schwarz; jedoch sind die weißen Haare bei diesen Pferden die vorherrschenden. Bei vielen dieser Pferde macht das Gemisch eine angenehme Schattirung, besonders an der Kruppe, woselbst es runde, gleichsam apfelförmige Flecke bildet, von welchen diese Pferde auch den Namen Apfelschimmel bekommen haben; s. Schimmel (Apfel=). Der Name Eisschimmel rührt von der Aehnlichkeit dieser Farbe mit der des Ei=

ses oder gefrorenen Wassers in großen oder dicken Stücken her.

Schimmel (Brand=), die Flecken sind bei diesem an verschiedenen Stellen der Haut, in Unordnung zerstreuet und haben das Ansehen der Brandflecken; s. unter Pferd, Th. 110, S. 291, i.

— (Drossel=), dessen Haarfarbe einige Aehnlichkeit mit dem Gefieder der Drosseln hat, nämlich eine weißlich und grauroth gemischte Farbe; s. auch unter Pferd, Th. 110, S. 291, d.

— (eigentlicher). Die weiße Farbe des Pferdes darf, als ganz einfach betrachtet, auch nicht die geringsten Schattirungen haben. Man findet sie ganz rein nur bei den weißgebornen Schimmeln, bei welchen das Haar wirklich milchweiß ist und einen Glanz wie Atlas von sich wirft, daher man dergleichen Pferde auch Atlas= oder Glanzschimmel, Spiegelschimmel nennt. Die Haut eines solchen Schimmels ist um die Augen herum röthlich, und eben so ist das Maul beschaffen; die Hufe sind blaßgelb. Dieses sind die Unterscheidungszeichen der weißgeborenen Schimmel von den schwarzgeborenen, welche schwarze Mäuler und schwarze Streifen an den Hufen haben, und die schon zu denen mit gemischten Haaren gehören. Die weißgeborenen Schimmel sollen nach Sebald*) jetzt selten seyn. Vor einigen Jahren gab es noch welche in den Hannöverschen und Ansbachischen Gestüten, und jetzt soll man sie noch in dem Dänischen Gestüte zu Friedrichsburg, und in dem Preußischen zu Trakehne in Litthauen finden.

*) Vollständige Naturgeschichte des Pferdes ꝛc., dargestellt von Georg Friedrich Sebald. Herausgegeben von Karl Wilhelm Ammon. Ansbach, 1815, S. 375.

Da die weiße Farbe der Pferde wirklich ein schönes, ja majestätisches Ansehen vor einem Wagen giebt, so sollte man auf die Fortpflanzung dieser Pferde, besonders in den Königlichen oder Staats-Gestüten sehen. Schon von den ältesten Zeiten her, war die weiße Farbe der Pferde, die beliebteste und geachteste, und wahrlich keine Farbe erregt so große Aufmerksamkeit, als die der weißgebornen Schimmel. Aus der Geschichte gewahren wir, daß dergleichen Pferde zu allen Zeiten hoch geschätzt worden sind; ja sie wurden bei den alten Völkern, auch bei den neueren für ein Zeichen des Vorzugs und der Oberherrschaft gehalten, das heißt, für die Farbe der Macht und der Königlichen Würde. Das weiße Roß war in der Vorzeit der Thron, von welchem herab sich der Volksherrscher vor seinen Schaaren am liebsten sehen ließ; auf ihm ertheilte der Feldherr den Befehl zum Kampfe, auf ihm, wenn er siegte, kehrte er triumphirend zurück. Weiße Pferde wurden vor den Götterwagen gespannt. Die Triumphpferde, Equi triumphales, der Römischen Feldherren zur Zeit der Republik, auch noch zu den Zeiten der Kaiser, waren weiß; es waren jeder Zeit viere, welche vor einem zweirädrigen Triumphwagen neben einander gespannt waren. Camillus war der Erste, welcher mit vier weißen Pferden triumphirte; es wurde ihm jedoch sehr übel von dem Volke ausgelegt, weil man glaubte, daß weiße Pferde nur dem Donnergott, dem Jupiter, und dem Phöbus oder der Sonne angehörten. Man gebrauchte weiße Pferde auch als Orakel; kurz die Schimmel haben sich bis auf die neuere Zeit das Königliche Ansehen durch ihren Glanz erhöhet. Auch die Gemahlinnen der Könige fuhren mit Schimmeln, so fuhr die Ge-

mahlin Friedrich's des Großen und Friedrich Wilhelm des Zweiten von acht weißen Pferden gezogen.

Schimmel (Eisen-). Die schwarze Haare machen bei dieser Mischung den Hauptcharakter aus; sie sind mit den weißen dergestalt vermengt, daß die Farbe einem frischen Eisenbruche gleicht. Haben diese Pferde schwarze Köpfe, so werden sie Mohrenköpfe genannt; s. auch unter Pferd, Th. 110, S. 292, c.

— (Fliegen-), ein mit schwarzen fliegenartigen Punkten auf weißem Grunde, welcher sich gleich bleibt, wie übersäetes Pferd; s. unter Pferd, Th. 110, S. 291, f.

— (Forellen-), bei welchem die weiße Grundfarbe mit kleinen braunen oder rothen Flecken bestreut ist.

— (Glanz-), s. oben, Schimmel (Atlas).

— (Grau-), ein Gemisch von schwarzgrau und schmutzig weißen Haaren; s. auch unter Pferd, Th. 110, S. 290, c. Die Grauschimmel werden von den Türken sehr geliebt; sie behaupten, daß Pferde von dieser Farbe am dauerhaftesten sind, und die besten und gesundesten Fohlen zeugen. Man trift bei ihnen ganze Gestüte und große Trupps Spahis beritten von solcher Farbe an.

— (Hecht-), s. Schimmel (Silber-).

— (Honig-). Die Haare dieses Pferdes sind nach den Wurzeln hin gelb, an ihren spitzen aber weiß. Diese sonderbare Mischung giebt dem Ganzen ein Ansehen, welches dem Honig gleicht, wenn er noch in den Wachszellen liegt.

— (Krammetsvogel-), s. unter Pferd, Th. 110, S. 291, g.

— (Muskat-), auch Agatschimmel genannt.

Diese Mischung ist aus grauen, gelben, weißen und schwarzen Haaren zusammengesetzt.

Schimmel, (Roth=). Die Haare dieses Pferdes sind weiß, grau und roth gemischt, bei welcher Mischung jedoch das rothe Haar vorherrschend ist, weshalb auch die Mischung von dieser den Namen hat. Die meisten dieser Pferde haben braune Köpfe; s. auch unter Pferd, Th. 110, S. 291, k.

— (Sand=), er hat ein mehr röthlichweißes Gemisch von Haaren.

— (Schwarz=). Dieses Pferd hat nicht mehr schwarzes, als weißes Haar. Die Schönheit eines solchen Pferdes liegt in seiner Mähne und in seinem Schweif; je weißer nämlich diese sind, um so schöner soll die Farbe seyn.

— (Silber=), auch Hechtschimmel genannt; s. unter Pferd, Th. 110, S. 290, b.

— (Spiegel=), s. Schimmel (eigentlicher).

— (Staar=), s. unter Pferd, Th. 110, S. 291, h.

— (Zimmt=), ein Gemisch von weißgrauen und gelben Haaren.

Nach dem Adelung kommt das Wort Schimmel von el, ein Ding, ein Subject, und von der Hauptsylbe Schimm, welche wahrscheinlich zu Schimmer gehört und mit demselben von dem veralteten schiemen, leuchten, und figürlich weiß seyn, her; im Angelsächsischen ist Scym, der Schein, Schimmel bedeutet also ein weißes Ding, und figürlich ein weißes Pferd.

II. Schimmel, Mucor Linné, ein weißliches Moos, welches auf der Oberfläche von Fäulniß gerathener feuchter Dinge zum Vorschein kommt, oder sich bildet; daher die Redensart, mit Schimmel beschlagen; es sitzt oder liegt Schimmel darauf. Der Schimmel ist ein wahres Gewächs, eine Art Schwamm, welcher aus lauter gestiel-

ten Bläschen, oder vielmehr aus einer Menge sehr zarter Fäden besteht, die anfangs ganz weiß und einer kaum sichtbaren Baumwolle ähnlich sind, hernach gelblich werden und endlich schwarz erscheinen. Gemeiniglich schließen sich diese Haare in Köpfchen zusammen, die dem Ansehen nach kleine Schwämmchen vorstellen und es auch wirklich sind. Anfangs erscheinen sie als Wassertropfen, werden aber bald durchsichtig und weiß, bald gelb, meistens aber schwarz. Im Kleinen erscheinen die Schimmelfäden wie ein Haufen Binsen im Wasser. Die eine Art des Schimmels besteht bloß aus sehr langen Fäden oder Haaren; die andere ist hingegen ästig, beide sind an Farbe weiß, überall gemein, und hängen sich an alle Körper. Wenn die kleinen Samenköpfchen auf dem Schimmel reif werden, so streuen sie einen sehr zarten Samenstaub aus, woraus wieder Schimmel wird; s. auch unter Schwamm.

Man findet den Schimmel an eingeweichten Kürbiskernen, Birnen, Feigen, eingemachten Gurken ꝛc., ferner am Mehlbrei, Fleisch, kurz es schimmeln alle Theile von Pflanzen und Thiere, in deren Bestandtheile Feuchtigkeiten stecken, früher oder später; man darf sie nur unter Glocken oder Gefäße stellen. Die äußerliche Berührung von der Luft und deren Bewegung ist dem Entstehen des Schimmels nachtheilig, und es hindert ihn der Sonnenschein oder auch freies Licht, weil davon die Nässe zerstreut wird, die Nässe vertrocknet, und dem Schimmel der wässrige Zufluß entzogen wird. Die zur Erzeugung des Schimmels dienliche Stellen sind: alle Oerter, wo keine Sonne und keine freie Luft hinkommt, z. B. Weinkeller, kurz alle unterirdische, feuchte und mäßig verschlossene Oerter, Speisekammern, Küchenspinden, kurz

alle Oerter, die dem Lichte oder der Luft entzogen sind. Um den Schimmel abzuhalten, darf nur der Körper, z. B. ein Stück Kürbis, Birn ꝛc. in gläsernen Röhren, denn in diesen geht das Schimmeln am besten vor sich, in eine salzige Feuchtigkeit, z. B. in Salpeter, Weinstein, Alaun, Essig, Wein, Urin eingeweicht werden. Dergleichen Körper erhalten sich vierzehn Tage lang, an den dem Schimmel am meisten ausgesetzten Oertern, ohne alle Fäden, wenn man auch gleich auf jedes Stück Schimmelsamen streut; nur diejenigen ausgenommen, welche in Wein oder Essig gelegen hatten; sie bekommen in acht Tage ganz kurze Schimmelhaare mit eyrunden Samenkapseln; die übrigen bleiben hingegen vom Schimmel frei. Körper in Röhren schimmeln auf einerlei Art; wenn man z. B. Kürbisschnitte in die verschiedenen Stockwerke und Zimmer eines Hauses, in den Weinkeller, in die Winkel eines Gartens, nach allen vier Weltgenden, in den Schatten der Bäume den Sommer über hinstellt; alle setzen häufigen Schimmel mit Köpfchen oder Schimmelschwämmchen an, kurz es findet sich kein Ort, wo sich nicht der Schimmel an allerlei Körper anhängen sollte. Die zu seiner Erzeugung tauglichsten Zeiten sind: der Sommer, besonders wenn eine große Hitze herrscht; denn in dieser wächst der Schimmel am häufigsten, am am schnellsten; denn er stellt sich schon in zwei Tagen ein. Die ersten zwei Monate des Herbstes sind dazu schon weniger schicklich; denn die feuchte oder nasse Kälte setzt auch dieser Vegetation Schranken. In den Winter- und Frühlingsmonaten wächst er am sparsamsten, ausgenommen in warmen Zimmern nnd in gut verwahrten Kellern, der in kaltem Wetter sich bildende oder durch kaltes Wetter erzeugte Schim-

mel hat nur kurze Haare und keine Köpfchen; denn der Trieb der Entwickelung stockt; er säet sich daher nicht weiter aus. Der unsichtbare oder doch kaum sichtbare Samenstaub des Schimmels ist übrigens so leicht, daß ihn die Luft mit sich fortführen und leicht überall umherstreuen kann; wenn nämlich die Sonne oder die Wärme nicht so groß sind, daß sie diesen fliegenden Staub in der Luft austrocknen können.

Im luftleeren Raum geht der Schimmel nicht auf, er äußert sich aber, sobald man in den Recipienten Luft läßt. In verschlossenen Gläsern, welche man mit Wachs, Rindsblase, Kork, einfachem und doppeltem Papiere, Leinwand, Baumwolle, Seide, Wollenzeuge, von dichtem oder losem Gewebe, und Bindfaden verwahrt, überziehen sich im Julius Kürbisschnitte und allerlei Körper innerhalb drei Tagen mit Schimmel, diejenigen jedoch ausgenommen, welche mit Wachs, Kork und Blase in kleinen Gefäßen verschlossen werden, weil hier keine Luft eindringen kann. Wo aber in Gefäßen viel Luft enthalten ist, da zeigt sich auch der Schimmel unter der Blase; er bleibt aber nur kurzstielig und verdorrt allmählig. Das Verbinden hindert daher nicht den Schimmel, und vielleicht war schon die Luft im Glase mit dem Samenstaube desselben geschwängert, ehe man dasselbe verstopfte. Wenn man Körper in gläserne Gefäße steckt und sehr heißes Wasser darauf gießt, ehe man die Gefäße zubindet, und es wieder ausgießt, damit der Samenstaub in der Luft zerstört werde, und sie gleich darauf verbindet, so ist dessenungeachtet doch Alles in zwei oder drei Tagen beschimmelt, als ob kein heißes Wasser hineingegossen wäre. Stellt man gläserne Gefäße mit Früchten in siedendes Wasser und läßt sie eine

halbe Viertelstunde darin aufsieden, verschließt sie dann in dem Augenblick, indem man sie aus dem siedenden Wasser zieht mit einem heißgemachten Pfropf, damit kein Schimmelsamen daran vermuthet werden kann, so findet man nach festem Verbinden und nach einer Ruhe von acht Tagen, in einigen Gefäßen den gewöhnlichen Schimmel, in andern aber gar keinen. Er zeigt sich nämlich in denjenigen, welche man mit Lappen von Seide, Baumwolle, Leinen, Wolle verbunden, in denen aber, die mit dergleichen, aber dichten Lappen, einfachem oder doppeltem Papier, Pergament, Leder ꝛc. verbundene Gefäße zeigen nicht die geringste Spur von Schimmel, sondern die Körper erscheinen darin runzlich, und sie sind mit einem weißen Häutchen überzogen. Wenn bei dicken Lappen, dem erhitzten Deckel Zeit gelassen worden, sich abzukühlen, so wächst auch mit der eingedrungenen kalten Luft, unterhalb den dicken Lappen Schimmel. Auch wenn man die Gläser in siedendem Wasser kocht, und darin kalt werden läßt, und darauf mit heißem Deckel verschließt, findet man die Körper beschimmelt. Wenn man die Gläser mit ihrem Deckel versieht und sie dann in einem Aschen oder Sandbade erhitzt, und in ein sehr starkes Feuer, eine halbe Stunde lang bringt, so wird nachher kein Schimmel entstehen, wenn man sie mit dichten Deckeln verschließt, die aber mit dünnen Leinen, Seide, Wolle verbunden werden, setzen dennoch Schimmel an.

Das Resultat aus allen diesen Versuchen ist folgendes: Der Schimmel entsteht leicht und überflüssig, fast zu allen Jahreszeiten, besonders aber, wie auch schon oben erwähnt worden, im Sommer, an allen Theilen von Thieren und Pflanzen, sobald sie feucht und ohne Salz sind. Am häu-

figsten entsteht derselbe, wenn die Ausdünstung der Körper, durch umgestürzte Trinkgläser oder Glocken, oder andere zufällige Verschließungen gehindert wird, wie man an den Weinkellern und den untern feuchten, und lange verschlossen gehaltenenen Zimmern gewahrt, darin sich der Schimmel sehr anhäuft, durch öftere Luftzüge aber abgehalten wird. Bloß die strenge Abhaltung der Luft vermittelst der Luftpumpe und eine genaue Verschließung der Gefäße mit Wachs, Kork, und Rindsblase, die Zuschmelzung mit Pech und Wachs oder dergleichen Kitt, nebst der Kraft des Feuers, wenn man das Gefäß im Sandbade erhitzt, und sowohl mit Pergament, Leder, geölter Blase oder Papier, so man durch geschmolzenes Wachs gezogen, wie auch Baumöl, oder geschmolzenes Fett, so man über einige Sachen gießt, sind ein sicherer Schutz gegen den Schimmel, weil der Samenstaub, welcher schon unsichtbar auf der Oberfläche der Körper liegt, oder aus der Luft herabgestäubt wird, von der Hitze ausgetrocknet wird; denn siedendes Wasser hinterläßt am Körper eine Nässe, so den Schimmel begünstiget, daher muß man trocknes Feuer dabei anwenden. So z. B. rühren schimmlige Wände in den Zimmern von sumpfigem Boden, oder dünnen Wänden, schlecht getrocknete Mauersteine her, durch welche die Nässe dringt. Man muß hier Luftzüge und Wärme anwenden, oder die Mauer etliche Male mit heißem Leinöle tränken, ehe man sie übertüncht.

In der Landwirthschaft ist besonders der Hopfen dem Schimmel sehr ausgesetzt, welches hier aus den wegen Mangel der Luft stockenden Säften der Hopfenpflanzen in den Poren entsteht, sich über die Ranken und Blätter herlegt, und da-

durch alle Ausdünstung und Wachsthum aufhebt. Diese Krankheit ist gewöhnlich eine Folge von lang anhaltendem Regen und kann nur durch eintretender trockner Witterung gehoben werden. — In der Haushaltungskunst sind dem Schimmel alle eingemachten Sachen, Fleisch ꝛc. unterworfen. Hinsichtlich der Früchte so müssen dieselben, wie schon oben angeführt worden, gut verwahrt werden, damit die äussere Luft nicht eindringt. Bei den Pfeffergurken, Kapern, Oliven und dergleichen mit Essig eingemachten Früchten, müssen ebenfalls die Gefäße, worin sie sich befinden oder worin sie eingemacht, fest verschlossen werden, so z. B. müssen die Oeffnungen der Gläser der steinernen oder Porzellan-Gefäße mit Rindsblase oder mit in Wachs getränktem Papiere überbunden, und die Fässer mit wohl anschließenden Deckeln bedeckt werden. Man kann auch etwas Spiritus Vini auf den Essig gießen, wodurch sich Pfeffergurken, Kapern ꝛc. sehr gut halten und gegen den Kahm gesichert seyn sollen. Ueber die Mittel den Schimmel von verschiedenrn Arten der Früchte, dem Fleische, verschiedener Flüssigkeiten, als der Dinte ꝛc. entfernt zu halten, oder wenn sich derselbe eingefunden, solchen zu vertreiben, s. unter den verschiedenen Namen der damit behafteten Gegenstände in der Encyklopädie das Nähere nach.

Man gebraucht das Wort Schimmel ehemals auch für das Verderben im figürlichen Verstande. Der Schimmel dieser Welt, in einem alten Gedichte in Eckardts Scriptor. Im Oesterreichischen Schimpel, im Niedersächsischen gleichfalls Schimmel, im Schwed. Skymmel. Es ist auf eine und dieselbe Art mit dem vorigen zusammengesetzt; nur die Hauptsylbe ist hier nicht so ganz ausgemacht, weil sie mit gleichem Rechte auf

mehrere Bedeutungen Anspruch machen kann, da der Schimmel mehrentheils weiß oder doch weislich ist, so kann es, wie das vorige, gleichfalls ein weißes Ding bedeuten; es kann aber auch mit Schaum und Kahm verwandt seyn, weil der Schimmel, so wie jener sich auf der Oberfläche der Dinge ansetzt; es kann aber auch von dem im Schwedischen üblichen skymma, bedecken, beschatten, abstammen, weil er die Körper gleichsam mit einer wolligten Decke überzieht. Uebrigens wird der Schimmel in Franken und einigen andern Gegenden der Spahren, der Spuren, im Osnabrückischen Fönne (mit Funke von einem Stamm) und im Schwedischen Mögel genannt, welches zu dem Lateinischen Mucor, und unsern müchlich gehört, für welches letztere im Niedersächsischen auch gammlich üblich ist, den Schimmel durch Geschmack und Geruch verrathen.

Schimmelarten, s. oben unter Schimmel I., und was Schimmel II. betrifft unter Schwamm.

Schimmelfederpolyp, Cristatella mucedo, Fr. La cristatelle moisissure. Der gemeinschaftliche Körper hat verschiedene Mäuler oder Federbüsche, und bildet keinen in Zweige getheilten Baum, sondern eine einzige runde oder unregelmäßige Masse. Die Federchen haben die Gestalt zweier Kämme mit doppelten Zahnreihen.

Schimmelfliege, Musca mucos, s. unter Fliege, im Supplement.

Schimmelig, häufig zusammengezogen schimmlig, mit Schimmel bedeckt, beschlagen; daher schimmliges Brod; schimmlig seyn. Schwedisch Skymlig. Schimmelicht, wie Jos. 9, 15, 12, würde bedeuten dem Schimmel ähnlich.

Schimmelkraut, in einigen Gegenden eine Benen-

nung des Ruhrkrautes, Gnaphalium Linn.; s. Ruhrkraut.

Schimmeln, ein regelmäßiges Zeitwort der Mittelgattung Schimmel bekommen, ansetzen, mit Schimmel beschlagen werden. Die Speise fängt an zu schimmeln. Das Brod schimmelt; daher das Schimmeln.

Schimmelschwamm, s. Schimmel II., und unter Schwamm.

Schimmer, ein Wort, welches nach Adelung vermöge seiner Zusammensetzungen eine doppelte Bedeutung hat und haben kann. 1. So fern es von dem alten Hauptworte Schiem, Schein und dem Suffixo er, ein Subject, zusammengesetzt ist, kann es ein scheinendes Ding und figürlich den Schein, Glanz, selbst bedeuten, und in diesem Verstande wird es auch wirklich oft, besonders in der dichterischen Schreibart gebraucht, wo es aber noch immer als eine Figur der folgenden Bedeutung angesehen werden kann. Es ist also der Bedeutung des Scheins überhaupt fähig.

2. Am üblichsten ist es in der Bedeutung eines zitternden Lichtes, wo es denn wieder auf doppelte Art gebraucht wird. (1) Ein helles zitterndes oder funkelndes Licht, wo es unmittelbar von schimmern abstammt. Der Schimmer des Goldes, der Sterne. Ein majestätischer Schimmer durchfloß den ganzen Raum um ihn her. Laß uns in zärtlicher Umarmung den Glanz des Abendrothes und den sanften Schimmer des Mondes betrachten, Geßner, wo dieses Wort, sowohl die vorige Bedeutung des Scheines überhaupt, als die folgende Bedeutung eines schwachen zweifelhaften Scheines leidet. Und wünscht kein schimmerreiches Glück, Uz; kein glänzendes. — (2) Ein schwaches, zitterndes Licht, wel-

ches entsteht, wenn nur einige Theile der Oberfläche eines Körpers ein schwaches Licht zurückwerfen, daher ein solches Licht eine zitternde Bewegung zu haben scheint, und in diesem Verstande ist der Schimmer der schwächste Grad des Lichtes. Wer den Stahr hat, sieht nur den Schimmer der Dinge. Der bloße Schimmer der Sterne in der Nacht. Schon sehe ich den Schimmer der Morgenröthe. Im Niedersächsischen in dieser Bedeutung Schemer, Schummer, welches letztere auch die Dämmerung bedeutet, daher schümmrig daselbst dämmrig ist; s. den folgenden Artikel.

Schimmern, ein regelmäßiges Zeitwort der Mittelgattung, welches das Intensivum von dem veralteten schiemen, scheinen ist, und vermöge seines intensiven r eine zitternde Bewegung andeutet; ein zitterndes Licht von sich geben. Es ist in einem doppelten Verstande üblich. — I. Von einem hellen zitternden Lichte, wo es jedoch noch keinen so hohen Grad des zitternden Lichtes bedeutet, als das stärkere funkeln und das stärkste blitzen. Man sah, wie der güldne Zeug schimmerte, 2 Macc. 5, 3. Wenn ihr zu Felde liegt, so glänzets als der Taubenflügel, die wie Silber und Gold schimmern, Ps. 68, 4. Die Diamanten, die Sterne schimmern. Von Gold, von Diamanten schimmern. Man kann durch den Putz schimmern, man gefällt aber nur durch die Person. Ein schimmerndes Glück. Der Maler läßt den Held seines Stückes am meisten schimmern. Wie hell schimmert das Blau des Himmels durch das zerrissene Gewölk, Geßn.

2. Von einem schwachen zitternden Lichte einen

sehr schwachen Schein von sich zu geben, weil derselbe allemal eine zitternde Bewegung zu haben scheint. Es schimmert vor den Augen. Ich sah ein schwaches Licht schimmern. In den gemeinen Sprecharten einiger Gegenden braucht man es auch figürlich von den Augen und Personen. Die Augen schimmern, bei dem Apherdian scheimern, wenn sie nur ein schwaches zitterndes Licht sehen. Schiemerst Du, so setze den Beryll (Brill) auf, ebend. Die Talkerde, der Bleyschweif ꝛc. sind schimmernd oder schimmern, weil nur einige Theile ihrer Oberfläche ein schwaches Licht zurückwerfen. — In der Mineralogie wird daher schimmernd von einem Mineral gesagt, wenn er nur ein sehr mattes Licht von seiner Oberfläche zurückwirft, wie die meisten Mineralien mit erdigem Bruche; er ist bloß schimmernd, wenn nur einzelne, der kleinsten zusammengehäuften Theilchen, welche die Oberfläche ausmachen, ein schwaches Licht zurückwerfen, wie auch schon oben gesagt worden; so z. B. hat man schimmernden Kalkstein, schimmernden Marmor, schimmernden Mergel ꝛc. Auch bei den Metallen findet dieses Anwendung, wenn nämlich der Glanz, den sie geben, nur in der Nähe bemerkt wird, daher sagt man auch von Metallen, welche einen weißen oder gelblichen Schimmer haben, daß sie einen Silberschimmer, Goldschimmer besitzen; daher auch die Ausdrücke Schimmer-Gold oder mattes Gold, zum Unterschiede des Glanzgoldes oder polirten Goldes. In den Zeugmanufakturen, sagt man von einem Kattun, welcher sehr dünn ist, das Licht schimmert durch; so auch die Farbe, wenn nämlich der Farbe Druck auch auf der andern

Seite schwach durchscheint oder bemerkbar ist. In den Seidenmanufakturen sagt man von denjenigen seidenen Zeugen, die nur einen schwachen, matten Glanz haben, wie einige Levantinartige Zeuge, daß ihre Farben nur schimmere. In Hinsicht der Sprachkunde in der ersten Bedeutung, nach Adelung, im Schwedischen skymra. Das veraltete schiemen, von welchem dieses das Intensivum ist, und welches von unserem scheinen nur in dem nahe verwandten Suffixo verschieden ist, kommt in den älteren Mundarten noch häufig vor; bei dem Ottfried skimen. Im Angelsächsischen ist skima, der Schein, Glanz, und bei dem Ulphilas skeima, die Laterne. In der zweiten Bedeutung, wo es im Niedersächsischen schemern und schimmern, im Holländischen schemeren und schumeren lautet, kann es auch zunächst als ein Intensivum von dem noch im Niedersächsischen üblichen schemen, Schatten geben, verdunkeln, angesehen werden, welches jedoch mit dem entgegengesetzten schiemen, leuchten näher verwandt ist, als der erste Anblick zu versprechen scheint; s. Schemen und Schämen; allein auch hier sticht der Begriff der zitternden Bewegung am meisten hervor. Im Schwedischen ist skumm, dämmerig, Niedersächsisch schemerig und schummrig; im Isländischen Skaum, die Dämmrung; Niedersächsisch Schummer, Schemerung, im Angelsächsischen scymrian, verdunkeln. Das Oesterreichische schimmern, klappern, in den gemeinen Obersächsischen Sprucharten scheppern, gehört nicht hierher, sondern ist eine unmittelbare Onomatopöie.

Schimmerbauch, Chrysis fulgida, eine Art Goldwespen, s. unter Wespe.

Schimmerer, Ichneumon corruscator, eine Art Schlupfwespen, s. diese.

Schimmerkäfer, Lampyris corrusca, s. unter Käfer, im Supplement.

Schimmersand, s. Glimmersand, unter Sand,

Schimmerstein, s. Glimmer.

Schimpansee, ein Affe, den Büffon Jocko nennt, Symia troglodytes; Fr. le Chimpansé. Dieser Affe ist von Einigen auch Orang-Utang genannt worden, und soll eben so viele Geschicklichkeit besitzen, als der wahre Orang-Utang; sein Kopf ist oben platt, und seine Arme reichen nur bis an die Knie. Sein Körper ist mit braunen Haaren bedeckt. Er lebt in Afrika und wird sehr groß.

Schimpf, ein Wort, welches in folgenden Bedeutungen gefunden wird. 1. Der Scherz, sowohl in der eigentlichsten Bedeutung der lächerlichen possirlichen Bewegungen, als auch in allen weiteren Bedeutungen des Wortes Scherz; eine im Hochdeutschen veraltete Bedeutung, welche aber in den Schriften der vorigen Zeiten häufig vorkommt, und auch noch in einigen gemeinen Mundarten gangbar zu seyn scheint. Ein höflicher Schimpf, ein grober Schimpf. Auch im Gegensatz des Ernstes. Beide im Ernste und auch im Schimpfe, Hans Sachs. Im Niedersächsischen Schimp, im Schwedischen Skaemt. 2. Verspottung, Verhöhnung, Spott, Hohn, eine gleichfalls veraltete Bedeutung, in welcher Schimpf noch mehrmals für Spott bei den Schwäbischen Dichtern vorkommt. Das Schwedische Skymf hat eine gleiche Bedeutung. Im Griechischen ist σκωμμα eine Stichelrede. — 3. Verstümmelung, ein gleichfalls veralteter Gebrauch,

welcher jedoch aus der dazu gehörigen Bedeutung des Zeitwortes erhellt. — 4. Verletzung der Ehre, welche als eine Figur der vorigen Bedeutung angesehen werden kann; Niedersächsisch Schimp. (1) Eigentlich, wo Schimpf von einer jeden Entehrung oder Verletzung der Ehre gebraucht wird, besonders in so fern sie zur Wissenschaft Anderer gelangt. Jemanden einen Schimpf anthun, dessen Ehre verletzen, ihm beschimpfen. Etwas für einen Schimpf halten. Den Schimpf nicht auf sich sitzen lassen. Sich oder einem Andern einen Schimpf zuziehen. Das Laster ist ein Verderbniß der Vernunft und des Herzens, der höchste Schimpf des göttlichen Adels unserer Seele, Gellert. — (2) In engerer Bedeutung die Wissenschaft Anderer von der uns zugefügten Verletzung unserer Ehre. Schimpf von Etwas haben. Jemanden in Schimpf bringen, wo es doch am liebsten mit dem Worte Schande gebraucht wird. In Schimpf und Schande bringen, gerathen, Schimpf und Schande gewohnt seyn. Man darf nur dieses Wort mit dem, was von Schande gesagt worden ist, vergleichen, so wird die Uebereinkunft und der Unterschied beider Wörter sehr bald in die Augen fallen.

Ueber den Schimpf oder die Beschimpfung im bürgerlichen Leben, als eine den Gesetzen zuwiderlaufende Handlung, ein Vergehen gegen die Gesetze, handelt schon der Art. Injurie, Th. 30, S. 28 u. f.; hier noch Einiges zur Ergänzung jenes Artikels. Daß eine Beschimpfung sowohl wörtlich, als auch thätlich begangen werden kann, ist schon in dem Art. Injurie, des oben erwähnten Theils der Encyklopädie zur Genüge

erklärt worden. Eine Rede oder Handlung wird Injurie, ob Jemand wirklich an seiner Ehre z. B. durch den Vorwurf eines ehrlosmachenden Verbrechens angegriffen, oder ob er nur sonsten verächtlich behandelt und dem Spotte und Gelächter Anderer, z. B. durch Spott über seine Leibesgestalt, Gebärden, Lebensart, Verstandskräfte ꝛc. ausgesetzt werde; ist aber in einer Rede oder Handlung in keiner Rücksicht etwas Beschimpfendes enthalten, so kann weder der Injurienklage, noch einer Strafe Statt gegeben, und soll in solchen Fällen ein Kläger vom Richter nicht gehört werden. Dann ist zu einer Injurie, und um die Injurienklage zu begründen nothwendig, daß die Beschimpfung auf eine gewisse Person gerichtet, und diese entweder genannt, oder doch so bezeichnet worden sei, daß sie von Jedermann erkannt werden kann; und wenn daher Jemand im Allgemeinen Laster und Gebrechen der Menschen tadelt, ihre Schändlichkeit öffentlich aufdeckt, das Lächerliche und Ungereimte gewisser Handlungen und Gebräuche darlegt, so kann er niemals als Injuriant belangt oder bestraft werden, wenn gleich dieser oder jener sich durch die Satyre getroffen fühlt, und glaubt, daß damit seine Person gemeint sei; daher kann auch der Prediger, welcher von der Kanzel herab gewisse Laster und Gebrechen, ohne eine gewisse Person zu bezeichnen, tadelt, und mit häßlichen Farben schildert, niemals als Injuriant belangt werden. — Ein weiteres Erforderniß der Injurie, in welchem das Formale dieses Verbrechens besteht, ist der Dolus oder die Absicht, einen andern zu beleidigen, ihm Verachtung zu bezeugen, oder ihn der Verachtung Anderer auszusetzen; fehlt es daher offenbar an dieser Absicht, so kann weder die Injurienklage, noch

Strafe Statt haben, wenn gleich eine gewisse Rede oder Handlung dem Andern Nachtheil an seiner Ehre bringt, und ihn dem Spott und der Verachtung Anderer aussetzt; und es kann also in diesem Sinne Injurien geben, welche nicht Verbrechen, nicht strafbar sind. Wegen dieses Erfordernisses kann auch das Verbrechen der Injurie nicht leicht durch eine Culpa begangen werden; man müßte denn hierher die in der Trunkenheit oder durch Schreib- und Druckfehler begangene Injurien rechnen, von welcher letzteren Art als Beispiele erzählt werden, daß Jemand seinen Mäcenaten statt grande decus patriae ein grande pecus patriae, einen Kammerassessor Jammerassessor nannte; in einem Briefe statt Wohlgeborner die Anrede mit: Wollgeborner machte; in solchen Fällen wird jedoch, wenn nicht die Absicht der Beschimpfung offenbar erwiesen ist, nicht leicht eine Strafe, sondern wenn darüber noch einiger Zweifel obwaltet, auf eine Ehrenerklärung oder auf einen Reinigungseid erkannt werden. Es kann aber doch die Injurie entweder mit einem Dolus directus oder indirectus begangen werden; jenes, wenn etwas geradezu mit der Absicht zu beschimpfen geschieht; dieses, wenn man zwar ohne die gerade Absicht zu beschimpfen, aber doch unrecht und unerlaubter Weise etwas thut, wovon man weiß, daß es einem andern eine Beschimpfung zuziehen muß, wie z. B. wenn der Richter ohne vorherige Untersuchung wider denjenigen, welcher genug zu bezahlen hat, als einen Verschuldeten einen Concursprozeß, oder ohne hinlänglichen Grund wider einen Unschuldigen den peinlichen Prozeß erkannt; denn er konnte voraussehen, daß sowohl durch den einen, als durch den andern der Verurtheilte beschimpft werden würde,

er war also schuldig, mit Erkennung derselben alle Vorsicht zu gebrauchen. Dieses ist auch der Fall, wenn Jemand in einer Prozeßsache den wider ihn aufgeführten Zeugen ohne allen Grund und fälschlich einen Meineid oder andere Verbrechen, obwohl nicht in der Absicht zu schimpfen, sondern nur sich zu vertheidigen, vorwirft. Wegen des Erfordernisses des Dolus können Personen, welche des letztern nicht fähig sind, z. B. Kinder, Wahnsinnige, sich einer Injurie nicht schuldig machen, und niemals deswegen belangt oder bestraft werden; jedoch kann von einer des Dolus fähigen Person durch eine unfähige eine Injurie begangen werden, wenn z. B. ein Kind einem gewissen Schimpfworte nachzurufen angereizt wird. Die Absicht Jemanden zu beschimpfen wird zwar in zweifelhaften Fällen nicht vermuthet, sondern muß von dem, welcher sie behauptet, bewiesen werden; es giebt indessen Reden und Handlungen, aus welchen die Absicht zu beschimpfen, so offenbar hervorleuchtet, daß es keines weiteren Beweises bedarf, wie z. B. Stockschläge, Ohrfeigen, oder gewisse Schimpfworte, welche niemals eine gute Bedeutung haben, wie Schurke, Dieb, Ehebrecher ꝛc. In anderen Fällen aber muß die Absicht der Beschimpfung bewiesen werden, und da sie nicht Thatsache, sondern nur Gedanke ist, so kann sie selten durch Zeugen oder Urkunden, sondern gemeiniglich nur durch Vermuthungen bewiesen werden, und da diese, wie gewöhnlich, zum vollständigen Beweis nicht zureichen, so wird meistentheils derjenige, welcher einer begangenen Injurie beschuldiget wird, zur Abschwörung des Reinigungseides wegen seiner Absicht, oder zu einer bloßen Ehrenerklärung angehalten; so wird es z. B. gehalten, wenn eine gute Absicht des

Beklagten, wie die der Vertheidigung seiner Sache wahrscheinlich ist, oder wenn Jemand zweideutiger Worte oder Redensarten sich bedient hat, welche als Injurie, oder als unbeleidigend erklärt werden können, in welchem er, je nachdem der gute oder schlimme Gebrauch des Worts mehr üblich ist, weniger oder mehr Vermuthung der Absicht zu beschimpfen wider sich hat, oder wenn Jemand, wie besonders in Universitätsstädten oft der Fall ist, einen sogenannten Spitznamen hat und ein Neuankommender, welcher den Sinn desselben nicht weiß, ihn bei diesem Namen nennt. Besonders haben gewisse Personen, wenn sie der ihnen zustehenden Rechte sich in der Ordnung bedienen, die rechtliche Vermuthung für sich, daß sie keine Absicht zu beschimpfen haben; also wird diese Absicht von Personen, welche das Recht der Züchtigung und Besserung über Andere haben, niemals vermuthet. Wenn daher der Lehrmeister seinem Schüler, der Vorgesetzte seinen Untergebenen, der Vormund seinem Mündel, der Pfleger seinem Pflegsohn, der Dienstherr seinem Dienstboten, der ältere Anverwandte seinem jüngern Anverwandten gewisse Vergehungen und Fehler vorhält, ihn zur Besserung ermahnt, auch vielleicht des ihm gebührenden Rechts einer mäßigen Züchtigung sich bedient, so findet in der Regel keine Injurienklage Statt; den Kindern wider ihre Eltern, den Freigelassenen wider ihre Freilasser wurde sie schon nach Römischen Gesetzen niemals gegeben, Andere aber, in so fern sie das ihnen gebührende Maaß der Züchtigung überschreiten, oder ohne Grund den Andern ehrenrührige Vergehungen vorwerfen, z. B. der Dienstherr, welcher seinen Dienstboten ohne allen Grund eines Verbrechens beschuldigt, können wegen Injurien zu einer Genugthuung und Strafe

angehalten werden, und das Gleiche findet bei denjenigen Statt, bei welchen die Art, ein Verbrechen vorzuwerfen, z. B. durch ein Pasquill, mehr die Absicht zu beschimpfen, als nur gute Absicht verräth. Obrigkeiten und Richter, wenn sie rechtmäßig verfahren, machen sich niemals einer sträflichen Injurie schuldig, obschon durch ihre Handlung ein Anderer beschimpft wird, und haben auch, wenn nicht das Gegentheil erhellt oder bewiesen wird, die Vermuthung für sich, daß sie niemals in der Absicht, Jemand zu beschimpfen, verfahren haben. Wenn daher der Richter, wider einen Denunciaten auf rechtlich gegründeten Verdacht mit der Inquisition und Gefangennehmung verfährt, wenn er sogar mit Beobachtung der gesetzlichen Erfordernisse ihn mit der peinlichen Frage angreift, so kann nachher der Inquisit, obgleich er als unschuldig freigesprochen worden ist, den Richter nicht als Injurianten belangen. Wenn hingegen Richter und Obrigkeiten zu Verunglimpfung eines Andern die Gränzen ihres Amtes überschritten, wenn sie z. B. ohne hinlänglichen Grund wider Jemanden einen Arrest, einen Concurs oder peinlichen Prozeß, eine ungerechte Execution erkennen; wenn sie einen Mann von Stande auf die nur bei Geringeren gewöhnliche Weise vorladen; wenn sie den privilegirten Gerichtsstand eines Andern verletzen; wenn sie ohne Grund einen Untergebenen beschimpfen, sind als Injurianten ohne Zweifel zu einer Strafe und Genugthuung verbunden; und obgleich nach dem Römischen Rechte obrigkeitliche Personen während ihres Amtes, welches immer nur ein Jahr dauerte, wegen Injurien nicht belangt werden konnten, so findet dies doch gegenwärtig bei unserer veränderten Verfassung nicht mehr Statt. Von einem Geistlichen, welcher ent-

weder als Beichtvater in der Stille seine Beichtkinder vermahnt, oder als Prediger auf der Kanzel im Allgemeinen Laster und Gebrechen als schändlich darstellt, selbst wenn er von solchen, sagt, daß sie unter seiner Gemeinde im Schwang gehen; ja wenn er Vergehungen gewisser Klassen von Leute, z. B. Diebereyen, welche hier und da gewisse Handwerker sich erlauben, nachdrücklich rügt, wird immer vermuthet, daß er solches nicht in der Absicht zu schimpfen, sondern, seinen Pflichten gemäß, zu bessern gethan habe; er kann also in der Regel als Injuriant nicht belangt und bestraft werden. Derjenige Geistliche hingegen, der ohne Grund oder Beruf Jemanden, obgleich nicht öffentlich, Verbrechen vorwirft; einem Beichtkinde in Gegenwart anderer Personen oder sonsten auf unerlaubte Art Vergehungen vorhält, oder von öffentlicher Kanzel eine gewisse Person nennt, oder durch Beschreibungen so kenntlich macht, daß sie von den Zuhörern leicht erkannt werden kann, und ihre Vergehungen hier öffentlich bekannt macht, macht sich einer Injurie schuldig, welche in letzterem Fall, besonders wegen Mißbrauch des göttlichen Wortes und der Kanzel sehr strafbar wird. Der Geistliche wird in diesem Fall öfters angehalten auf öffentlicher Kanzel Abbitte zu thun und seine Injurie zurück zu nehmen; auch wird er nach Befinden mit der Suspension oder gänzlichen Entsetzung vom Amte bestraft. Von dem Advokaten, welcher die Sache seines Clienten zu verfechten hat, wird die Absicht zu beschimpfen nicht vermuthet, sondern vieles seiner Absicht, die Sache seines Clienten bestmöglichst zu vertheidigen, zugegeben; nicht nur werden gewisse juristische, für nicht beleidigend angenommene Ausdrücke, z. B. in fraudem legis, in fraudem credito-

rum, spolium etc., oder wenn er von einer Urthel als unbillig appellirt, ihm nicht als Injurien zugerechnet, sondern auch wenn er z. B. zur Vertheidigung seines Clienten wider einen Richter als verdächtig, als incompetent, oder gar als untauglich aus scheinbaren Gründen Einwendungen macht; wenn er aus dem Grunde eines sonst schon begangenen Meineides den Gegner seines Clienten zu einem Eide nicht zuläßt; wenn er die Tüchtigkeit eines Zeugen wegen Ehrlosigkeit oder begangener Verbrechen bestreitet, so kann er deshalb nicht als Injuriant angesehen werden, wenn nur nicht sein Vorgeben offenbar falsch und erdichtet ist, und wenn nur Alles so vorgetragen worden, daß wo es nicht die Nothwendigkeit der Sache erfordert, sich der Advokat aller schimpflichen Ausdrücke enthalten hat. Wenn hingegen der Advokat da, wo es zur Vertheidigung seiner Sache nichts beiträgt, oder ohne allen scheinbaren Grund Injurien wider den Richter, den Gegner seines Clienten, oder dessen Advokaten ausstößt, da ist er als Injuriant zur Genugthuung verbunden, und wird nach Befinden mit Geld, Gefängniß oder Untersagung der Praxis bestraft; und besonders ist hierbei zu bemerken, daß wenn der Advokat in einer Prozeßsache Injurien begangen, ihn deshalb derjenige Richter, bei welchem die Prozeßsache anhängig ist, bestrafen könne, wenn gleich der Advokat diesem Gerichtsstande sonst nicht unterworfen ist. Der Client kann wegen der Injurie seines Advokaten nicht gestraft werden, wenn er nicht ausdrücklich oder stillschweigend, z. B. durch Unterschrift der Prozeßschriften sie genehmiget hat; übrigens findet bei den Injurien der Partheien das Gleiche, wie bei den Injurien der Advokaten Statt. So ist ferner derjenige, welcher den An-

dern wegen eines Verbrechens bei dem Richter anzeigt oder anklagt, es mag solches in der Wahrheit gegründet seyn, oder nicht, kein Injuriant, wenn er nur auf scheinbare Gründe seine Anzeige oder Anklage gestützt hat, hatte aber der Denunciant oder Ankläger keinen Grund, würde er sogar überwiesen, Unwahrheiten erdichtet, oder falsche Zeugnisse aufgesucht zu haben, so würde er nicht nur als Injuriant, sondern auch als Kalumniator verbunden seyn und gestraft werden. Auch ist derjenige nicht als Injuriant verbunden, welcher vom Richter zum Zeugniß aufgerufen wird, und als Zeuge Manches aussagt, was der Ehre eines Andern nachtheilig ist; er hat vielmehr die Vermuthung für sich, daß er seines Eides eingedenk, keine Unwahrheit gesagt habe; er ist niemals verbunden seine Aussagen zu beweisen, und kann wegen solcher nie zur Verantwortung gezogen werden, so lange ihm nicht bewiesen wird, daß er Unwahrheiten erdichtet habe; und dieses zu beobachten ist um so mehr nöthig, als sonst Niemanden zugemuthet werden möchte, sich als Zeugen gebrauchen zu lassen. Ferner können diejenigen nicht mit einer Injurie beschuldiget werden, welche von einem Andern um Rath gefragt, ihm nach den Grundsätzen ihrer Kunst oder Wissenschaft antworten; z. B. der Arzt, welcher einer ihn um Rath fragenden unverheiratheten Weibesperson antwortet: daß sie schwanger sei; der Rechtsgelehrte, welcher einer ihn um Rath fragenden Parthey sagt: daß sie eine schlimme Sache, daß sie da oder dort unrecht gehandelt habe; ferner diejenigen, welche auf Verlangen einem Andern weissagen, und dabei etwas Ehrenrühriges, z. B. daß er öffentlich gebrandmarkt oder am Galgen sterben werde, sagen. Gegen alle diese Personen, weil sie

die Vermuthung nicht beschimpfen zu wollen für sich haben, findet weder Injurienklage, noch Strafe Statt, so lange nicht ihre Absicht zu schimpfen vollkommen bewiesen wird. Dagegen wird die Absicht einen Andern zu beschimpfen, diesemnach auch die Injurienklage nicht ausgeschlossen durch eine der Injurie beigesetzte Protestation, wie z. B. in der Stelle bei Gellert: „Der Schelm, ich will ihn zwar nicht schelten." Daher ist auch die Klausel, mit welcher sich öfters die Advokaten im Eingange ihrer Vorträge zu verwahren pflegen, daß sie nichts in der Absicht zu schimpfen gesagt haben wollen, ohne rechtliche Wirkung, und befreiet sie, wo sie sich wirklich Injurien zu Schulden kommen lassen, von der Genugthuung und Strafe nicht. Eben so wenig wird hiervon der Injuriant durch die Benennung des ersten Urhebers oder durch die Einrede befreiet, daß er eine Injurie nicht selbst erfunden, sondern aus einem Andern nachgesprochen habe, weil er sich auch in diesem Fall einer Injurie schuldig macht. Auch die Wahrheit des in der Injurie enthaltenen Vorwurfs befreiet nicht immer von der Verbindlichkeit zur Strafe und Genugthuung, wenn einmal die Absicht zu beschimpfen erwiesen ist, wie z. B. wenn Jemand den Andern wegen Leibesverbrechen, Mangel an Einsichten, lächerlicher Geberden und Gebräuche verspottet; oder wenn man einem Andern ein schon abgestraftes, ein durch Verjährung erloschenes, oder durch Begnadigung erlassenes Verbrechen, ohne eine entschuldbare Absicht zu haben, oder auch ein noch nicht abgethanenes Verbrechen auf unerlaubte Weise, z. B. durch ein Pasquill, vorwirft. Wenn hingegen das noch nicht bestrafte Verbrechen eines Andern auf rechtmäßige Weise geoffenbart wird, z. B. durch

Anzeige bei dem Richter oder Anklage, wenn ein bestraftes oder unbestraftes Verbrechen Jemanden so vorgeworfen wird, daß eine andere Absicht, als die zu beschimpfen offenbar sich ergiebt, wenn z. B. die Tüchtigkeit eines Zeugen bestritten wird, so schließt die Wahrheit des Vorwurfs alles Verbrechen, und damit auch alle Verbindlichkeit zur Strafe und Genugthuung aus; wohingegen, im Fall der Vorwurf ungegründet ist, auch in diesen Fällen eine wahre Injurie begangen werden kann. Ueberhaupt muß aber bei Injurien, welche durch den Vorwurf eines Verbrechens begangen werden, die Wahrheit des Vorwurfs immer die Strafe mildern, weil in dieser Voraussetzung die Ehre dessen, welchem etwas vorgeworfen wird, nicht sehr verletzt wird; auch kann in dieser Voraussetzung auf einen Widerruf niemals erkannt werden, und in dieser Hinsicht kann es immer geschehen, daß wegen der Wahrheit des in der Injurie enthaltenen Vorwurfs Beweis erkannt wird. Ob eine Bedingungsweise vorgebrachte Injurie nur Verbindlichkeit zur Strafe und Genugthuung nach sich ziehe, wenn besonders die beigesetzte Bedingung nicht in Erfüllung geht, ist eine unter den Rechtsgelehrten sehr bestrittene Frage; und scheint deswegen gänzlich verneint werden zu müssen, weil derjenige, welcher nur Bedingungsweise geschimpft hat, auf den Fall der ermangelnden Bedingung nicht geschimpft haben will, und dieses besonders bei einer gesetzten unmöglichen Bedingung schon voraus von ihm erklärt ist. Indessen zeigt es immer eine Geringschätzung, einen gewissen Grad von Verachtung an, wenn man Jemanden auch nur Bedingungsweise schimpft, besonders wenn die Bedingung von der Art ist, daß der Andere dadurch einer schlechten Handlung fähig erklärt

wird; und es kann daher auch nur eine Bedingungsweise vorgebrachte Injurie öfters zur Strafe und Genugthuung verbinden, jedoch muß sie, wenn besonders die Bedingung nicht in Erfüllung gegangen ist, gelinder, als eine unbedingte Injurie angesehen werden. In wie fern der Scherz eine Injurie entschuldigen kann, hängt von den Umständen ab, unter welchen er vorgefallen ist; er wird nämlich entschuldigen, wenn er unter Personen und bei solchen Umständen, wo sonst Scherz erlaubt war, wenn er besonders bei einem Spiele vorgefallen ist, dessen Natur gewisse Neckereyen zuläßt, wenn nur das gehörige Maaß nicht überschritten wird; ist die Sache zweifelhaft, so wird ein Reinigungseid oder eine Ehrenerklärung erkannt. Wenn Jemand einen Andern in guten Absichten vor gewissen Fehltritten, die er gemacht oder in die er zu fallen scheint, oder vor andern Dingen, z. B. daß seine Frau zu vertraulich mit andern lebe, in der Stille warnt, so kann dieses, wenn er besonders einiges Recht zu einer solchen Warnung hat, nicht für eine Injurie gehalten werden. Einem jeden Menschen, zu dessen Beschimpfung etwas geschehen kann, kann auch eine Injurie zugefügt werden; die Römischen Gesetze nehmen allein den Sklaven aus, welchem für seine Person niemals, wohl aber durch ihn unter oben bemerkten Umständen eine Injurie zugefügt werden kann, welches jedoch auf unsere Deutsche Leibeigene nicht anwendbar ist, indem ohne Zweifel auch diesen, so wie ferner den Juden und andern, obgleich auf der niedrigsten Stufe stehenden. Personen eine Injurie zugefügt werden kann. Sie kann selbst an demjenigen begangen werden, welcher die ihm zugefügte Beleidigung nicht fühlt, und als eines Dolus unfähig, keine Injurie bege-

hen kann, als z. B. einem Kinde, einem Rasenden oder Wahnsinnigen, in welcher Namen der Vormund oder Pfleger die Injurienklage anstellt; sie kann an einem Schlafenden, Betrunkenen oder Abwesenden begangen werden, wenn man durch Lästereyen bei Andern ihn gewisser Fehltritte oder Verbrechen beschuldiget, sein Bildniß schimpft ꝛc.; ja wenn gleich die Injurienklagen durch den Tod des Beschimpften aufhören, so kann jedoch ein Verstorbener nach seinem Tode beschimpft und deswegen von den Erben, die Injurienklage angestellt werden, wenn z. B. die Ehre des Verstorbenen angetastet, seinen Leichnam mishandelt, seine auf einem Monumente befindliche Bildsäule zerschmissen wird. Man kann sich sogar einer Injurie gegen denjenigen schuldig machen, welchen man nicht kennt, wenn man z. B. denjenigen schimpft und verlästert, welcher dies oder jenes gethan, gesagt, dieses oder jenes Buch geschrieben hätte ꝛc.; ist aber die Beschimpfung auf keine gewisse Person ganz gerichtet, z. B. auf den, welcher dieses oder jenes thun würde, so begründet sie in der Regel keine Injurienklage. Der Irrthum in der Person, wenn man z. B. den Hans schlagen wollen, und den Kunz getroffen hat, entschuldiget von der Injurienklage und Strafe nicht, und eben so wenig der Irrthum, in welchem Jemand fälschlich von einem Andern beleidiget worden zu seyn geglaubt hat. Auch einem ganzen Collegium, einer ganzen Gemeinde, einem öffentlichen Amte kann eine Injurie zugefügt, und in solchen Fällen von dem ganzen Körper oder den Beamten geklagt werden; ist aber ein Mitglied aus einem Collegium beschimpft worden, so steht deswegen nicht dem ganzen Collegium, als wegen einer mittelbar erlittenen Injurie eine Klage zu;

daher z. B. wenn ein Handwerksmann beschimpft worden, deshalb nicht die ganze Zunft klagen kann. Gegen denjenigen, welcher in die Mißhandlung, so ihm wiederfährt, einwilliget, wird eine Injurie nicht begangen, so daß er deswegen keine Klage anstellen, auch, in so fern nicht sogleich ein anderes Verbrechen begangen wird, keine Strafe Statt haben kann; gleichwohl ist es ein möglicher Fall, daß wegen einer solchen Injurie, wegen welcher der unmittelbar Beleidigte seiner Einwilligung halber nicht klagen kann, einem andern, welcher dadurch mittelbar beleidiget worden, die Injurienklage zusteht, wie solche z. B. von einem Vater, wenn seine Tochter ein freiwilliges Stuprum erlitten hat, wider den Stuprator angestellt werden kann.

Was nun die Strafen und Rechtsmittel anbetrifft, welche wegen der Injurie Statt haben, so ist davon auch schon unter Injurie, Th. 30, S. 39 u. f. Erwähnung geschehen. Hier noch Einiges diesen Gegenstand betreffend. Die Rechtsmittel, welche nach Römischen und heutigen Rechten wegen der Injurien Statt haben, sind entweder allgemein, wenn sie nämlich in allen Gattungen von Injurien Statt haben, wie die prätorische åstimatorische Klage, und die Klage auf Abbitte, oder besondere, welche nur in besonderen Fällen von Injurien Statt haben, wie die Klage aus dem Kornelischen Gesetze und auf Widerruf; sie haben ihren Ursprung entweder im Römischen oder im Deutschen Rechte; sie zwecken entweder auf Privatgenugthuung oder Bestrafung ab. — Die Injurie gehört nach dem Römischen Rechte zu den Privatverbrechen; es fand daher wegen derselben eigentlich keine Strafe Statt, sondern es konnten allein von dem Beleidigten

mit der prätorischen åstimatorischen, oder mit der Klage aus dem Kornelischen Gesetze auf eine an ihn zu bezahlende Strafe geklagt werden; in der Folge aber fand unter den Kaisern außer der Ordnung auch zuweilen eine öffentliche Strafe, z. B. Schläge bei Geringeren, Verweisung wider Vornehmere Statt; es wurde sogar in einigen Fällen Kapitalstrafe verordnet, wie z. B. wegen verfertigten oder ausgebreiteten Pasquills, oder wegen der einem Geistlichen während der Versehung des Gottesdienstes zugefügten Injurie, und nach einer im Corpus Juris enthaltenen Verordnung Kaiser Friedrichs wird derjenige, welcher den Lehrern oder Lernenden auf hohen Schulen Injurien zufügt, ehrlos und aller seiner Ehren und Würden beraubt; auch konnte nach dem Kornelischen Gesetze wider denjenigen, welcher den andern mit oder ohne Schmerzen geschlagen oder sein Haus mit Gewalt betreten hatte, eine Anklage auf eine öffentliche Strafe angestellt und er zur Strafe des Metalls, zu öffentlichen Arbeiten verurtheilt, oder mit Verweisung bestraft werden; nach eben diesem Gesetze wurde derjenige, welcher auf einen Andern eine Schandschrift gemacht, sie verbreitet, oder sonst daran Theil genommen, oder welcher eine Inschrift oder sonst etwas zur Beschimpfung eines andern öffentlich bekannt gemacht hatte, unfähig ein Testament zu machen, oder ein Zeugniß abzulegen, diese öffentlichen Strafen finden aber nicht Statt, wenn mit der prätorischen åstimatorischen, oder mit der Klage aus dem Kornelischen Gesetze schon auf Privatstrafe geklagt worden, und umgekehrt, weil auch diese auf eine Bestrafung abzwecken, welche nicht zweimal geschehen kann. Im alten Deutschen Rechte wurden Injurien nicht leicht bestraft, sondern jedem überlassen, sich selbst

Genugthuung zu verschaffen, nur diese und jene besonderen Fälle wurden mit Geld gestraft. Die Karolinische Halsgerichtsordnung gedenkt, die öffentlichen Schmähschriften ausgenommen, der Injurien nicht, und überläßt es also, wie nach Art. 105 und andern ungenannten Fällen dem Ermessen des Richters, die Strafe in dem Fall nach den Umständen zu bestimmen, welche sich nicht nur auf die Anklage des Beleidigten nebst der Genugthuung, sondern auch ohne jene Anklage nach Befinden von Amtswegen erkennen kann, in jedem Fall aber wird, wenn auch der Beleidigte auf Genugthuung klagt, in Injuriensachen summarisch verfahren, und der Richter muß es wegen mancher unangenehmen Folgen nicht dulden, daß sie im ordentlichen Prozeß verhandelt und lange herumgezogen werden. Er muß zwar nicht ängstlich jede ihm nicht angezeigte Injurie untersuchen und bestrafen, jedoch jede ihm selbst zugefügte Injurie, um sein Ansehen aufrecht zu erhalten, ernstlich bestrafen, und besonders auf die Klage des Beleidigten ihm immer die gehörige Genugthuung verschaffen, und den Injurianten bestrafen, weil in dessen Entstehung der Beleidigte leicht sich beigehen läßt, sich selbst Genugthuung zu verschaffen, und hieraus Zweikämpfe und andere schlimme Folgen entspringen. Die Strafe der Injurie hängt also heutzutage allein von dem Ermessen des Richters ab, welcher hauptsächlich dabei alle diejenigen Umstände in Erwegung zu ziehen hat, welche eine Injurie größer oder geringer machen, und die geringere mit Geld oder Gefängniß, die größeren aber, besonders welche den Obrigkeiten zugefügt werden, mit Verweisung, öffentlichen Arbeiten oder Zuchthaus bestraft; niemals findet aber in gegenwärtiger Zeit, selbst in den im

Römischen Recht bemerkten Fällen, eine Todesstrafe Statt, und selbst wegen der dem Landesherrn erwiesenen Injurien, wenn sie nicht zu einem Verbrechen der beleidigten Majestät werden, wird der Regent, welchem deren Bestrafung überlassen bleibt, niemals Todesstrafe verfügen; vielmehr gehört die Injurie, wie auch das Stillschweigen der Koroliniſchen Halsgerichtsordnung anzuzeigen scheint, in der Regel zu den geringeren Verbrechen, in welchen weder ein peinlicher Prozeß, noch die peinliche Frage, noch eine peinliche Strafe Statt hat, und welches in der Regel nur vor die niedere, nicht vor die peinliche Gerichtsbarkeit gehört.

Die nach dem Römischen Rechte aus den Injurien entspringende Privatklagen sind die prätorische åstimatorische, und die Klage aus dem Kornelischen Gesetze; letztere findet nur in den besonderen Fällen Statt, wenn Jemand den Andern mit oder ohne Schmerzen geschlagen, oder mit Gewalt sein Haus betreten hat; sie ist eine bürgerliche beständig dauernde Klage, und wird dem Beleidigten, nicht aber seinen Erben wider den Injurianten und alle Theilhaber, nicht aber wider die Erben gegeben, auf den Werth, um welchen der Kläger die erlittene Injurie schätzt. Eine utilis actio wurde aus dem Kornelischen Gesetze wider denjenigen gegeben, welcher oft die Hand aufgehoben hatte, als ob er schlagen wollte; in derselben ist es dem Kläger erlaubt, dem Beklagten einen Eid zuzuschieben, und sie kann innerhalb dreißig Jahren angestellt werden. Die wichtigste und allgemeine Injurienklage aber ist diejenige åstimatorische Klage, welche der Römische Prätor innerhalb eines von Anfang nützlichen Jahres demjenigen giebt, welchem für seine Person unmittelbar oder durch andere mittelbar eine Injurie zu-

gefügt worden, nicht aber den Erben, wider denjenigen, welcher selbst, oder durch Andere dem Kläger eine Injurie zufügt, oder hieran Theil genommen hat, nicht aber wider die Erben, auf Bezahlung desjenigen Werthes, in welchem der Kläger die ihm zugefügte Injurie anschlägt; denn der Prätor erlaubt dem Beleidigten, die Injurie in Geld zu schätzen, seine Schätzung ist jedoch immer noch der Ermäßigung des Richters unterworfen, welcher sie nach seinem Ermessen mindern kann; und bei dieser Schätzung ist auf alle diejenigen Umstände zu sehen, welche die Injurie größer, oder geringer machen, besonders auf die Person des Beleidigten und dessen Verhältniß mit dem Beleidiger, auf Zeit und Ort der zugefügten Injurie, auf die Art derselben, daher der Kläger, damit der Richter die Schätzung der Injurie richtig beurtheilen kann, alle dergleichen Umstände genau in seiner Klageschrift bemerken muß; der Anschlag der Injurie wird aber nicht dem Fiscus, sondern, als eine Privatstrafe, dem Beleidigten bezahlt; diese Klage kann nur innerhalb eines Jahres angestellt werden, welches von der Zeit berechnet wird, zu welcher der Beleidigte die ihm zugefügte Beschimpfung erfahren hat. Die Verurtheilung in dieser Klage macht den Beklagten ehrlos, welches er aber nach dem Römischen Rechte dadurch verändern kann, wenn er vor Gericht durch einen Bevollmächtigten handelt, in welchem Fall die Urthel auf diesen gesprochen wird; auch wird der Injuriant nicht ehrlos, wenn er vor dem Spruch der Urthel den Kläger wegen des Anschlages der Injurie befriediget; und wegen dieser Folge der Ehrlosigkeit wird die äſtimatorische Klage den Kindern wider ihre Eltern, und den Freigelassenen wider ihre Patronen nicht gegeben, und

bei geringen Injurien findet diese Folge der Ehrlosigkeit nicht Statt, oder der Richter behält dem Beklagten, welches immer das Sicherste ist, in der Urthel seine Ehre ausdrücklich bevor. Diese beiden Klagen, die åstimatorische sowohl, als die aus dem Kornelischen Gesetze, können auch noch heut zu Tage angestellt werden, und besonders kommt die erstere noch häufig vor; allein die Summe, welche der Kläger erlegt, wird meistens sehr ermäßiget; sie kann aber, weil sie eine Pönalklage ist, nicht mehr angestellt werden, wenn der Injuriant schon zu einer öffentlichen Strafe verurtheilt worden, so wie er auch, wenn er bereits in der åstimatorischen Klage verurtheilt worden, mit einer öffentlichen Strafe nicht mehr belegt werden kann; hingegen mit den rei persecutorischen, allein auf Genugthuung abzweckenden Rechtsmitteln auf Ehrenerklärung, Abbitte oder Widerruf konnte die åstimatorische Klage selbst nach der Praxis der höchsten Reichsgerichte angestellt werden.

Die aus dem Deutschen Rechte entspringenden Rechtsmittel sind die Klagen auf Widerruf, Abbitte oder Ehrenerklärung, von welchen die Römischen Gesetze nichts wissen. In der Klage auf Widerruf wird darauf gebeten, daß der Beklagte, und zwar auf eine öffentliche Art vor Gericht oder vor Zeugen seine Beschimpfung zurücknehme und daß er die Unwahrheit gesagt habe, bekenne; sie findet daher nur wegen großer Injurien, welche z. B. einer Obrigkeit zugefügt, oder mit welchen Jemanden ein großes Verbrechen vorgeworfen worden, und auch wider Vornehmeren Statt; s. auch Th. 30, S. 41. Wegen geringer Injurien wird aber nur Abbitte oder Ehrenerklärung erkannt. Der Widerruf kann allein wegen wörtlicher, nicht

wegen thätlicher Injurien erkannt werden, weil diese mit Worten nicht zurückgenommen werden können; er kann nur bei solchen wörtlichen Injurien Statt haben, welche in der Wahrheit nicht gegründet, weil im widrigen Fall der Injuriant nicht zu einem Bekenntniß, daß er die Unwahrheit gesagt habe angehalten werden kann. Die Formel des Widerrufes muß, damit er zweckmäßig geschehe und keine Zweideutigkeit vorfalle, vom Richter abgefaßt und vorgeschrieben werden, und die bekannte Formel eines Widerrufs in den Worten: Appelavi te nebulonem et furem. Hoc verum est. Cogor revocare. Id doleo. Tu es honestus vir. Ego mentitus sum. (Ich habe Dich einen Schurken und Dieb genannt; dieses ist wahr. Ich werde zu widerrufen gezwungen. Ich bin darüber betrübt; Du bist ein ehrlicher Mann; ich habe es erlogen.) beweiset, wie nöthig hier Vorsicht sey; s. auch Th. 30, S. 41. Der Widerruf muß vom Beklagten in eigener Person, öffentlich, wenn er vom höchsten Gerichte erkannt wird, vor dem Richter erster Instanz, sonst meistentheils vor Gericht, zuweilen bei offenen Thüren und mit andern Feierlichkeiten geschehen; zuweilen wird wegen sehr großer Injurien darauf gesprochen, daß der Widerruf vor gehegten peinlichen Gerichten geschehen soll, und Prediger, welche die Kanzel zu Injurien gebraucht haben, werden öfters angehalten, auf der Kanzel selbst öffentlichen Widerruf und Abbitte zu thun. Wenn der verurtheilte Injuriant den Widerruf hartnäckig verweigert, so werden, um ihn dazu zu bringen, Geld- oder Gefängnißstrafen erkannt, und bei beharrlicher Verweigerung durch Verdoppelung geschärft; wenn aber auch diese nicht wirken, und der Injuriant gegenwärtig ist, so wird der Wider-

ruf in seiner Gegenwart, so daß er Alles sehen und hören kann, in seinem Namen durch den Gerichtsdiener, oder auch durch den Scharfrichter verrichtet, welcher nach geschehenem Widerruf dem Injurianten öfters noch einen Backenstreich giebt; ist aber dieser abwesend und vergeblich vorgeladen worden, so wird öfters der schriftliche Widerruf an den Wohnort des Injurianten und an dem Orte des Gerichts öffentlich, zuweilen durch den Scharfrichter angeschlagen, und nebenher eine Landesverweisung erkannt. Uebrigens wurde die Klage auf Widerruf, da sie auf Wiederherstellung der Ehre abzweckte, als rei persecutorisch angesehen, und konnte daher auch nach der Praxis des ehemaligen Kaiserlichen Reichskammergerichts mit der ästimatorischen zugleich angestellt, oder der Injuriant, nebst dem Widerrufe noch gestraft werden; da indessen bei dem Widerruf der Injuriant sich selbst einer Lüge beschuldigen muß, so ist er immer der Ehre nachtheilig, jedoch entsteht daraus keine rechtliche Ehrlosigkeit; es müßte denn der Widerruf mit Zuziehung des Scharfrichters geschehen. Die Klage auf Widerruf wird auch den Erben gegeben, weil sie nicht wie andere Injurienklagen auf bloße Rache, sondern auf Wiederherstellung der Ehre abzweckt; wider die Erben wird sie aber nicht gegeben, obgleich Viele dafür halten, daß wenn mit dem Injurianten Lis contestirt worden, und er nachher gestorben ist, die Erben noch verurtheilt werden können, die vom Erblasser ausgestoßene Injurie, als unwahr zu widerrufen. Auf die Abbitte und Ehrenerklärung wird bei Injurien, wegen welcher der Widerruf nicht Statt haben kann, nach dem Ermessen des Richters erkannt; sie sind dem Verurtheilten an seiner Ehre nicht nachtheilig, und die Verurtheilung kann da-

durch vermieden werden, wenn der Beklagte gleich in der Antwort auf die Klage eine Abbitte und Ehrenerklärung macht.

Die Fälle, in welchen die Injurienklagen und Strafen aufhören, sind folgende: 1) Durch Verjährung; die äſtimatoriſche, als eine prätoriſche Pönalklage kann nach Verlauf eines Jahres von der Zeit, als der Beleidigte die ihm zugefügte Beſchimpfung erfahren hat, nicht mehr angeſtellt werden; die Klage aus dem Korneliſchen Geſetze kann aber, als eine Civilklage innerhalb dreißig Jahre angeſtellt werden, und eben dieſes iſt von den Rechtsmitteln des Deutſchen Rechts auf Widerruf, Abbitte und Ehrenerklärung zu behaupten, da bei ſolchen keine Urſache iſt, von der gemeinen Regel abzugehen. Die öffentliche Beſtrafung der Injurie verjährt ſich erſt in zwanzig Jahren, und es iſt unrichtig, wenn einige Rechtsgelehrte ſie ſchon nach Verlauf eines Jahres für verloren erklären. — 2) Der Nachlaß oder die Verzeihung des Beleidigten hebt nicht allein alle Klage auf Privatgenugthuung oder Privatſtrafe auf, ſondern mildert auch ſehr die öffentliche Strafe, weil ſich dieſe hauptſächlich auf die Beleidigung des Injuriirten gründet; wenn aber auch derjenige, welchem unmittelbar die Injurie zugefügt worden, ſolche verzeiht, ſo kann doch derjenige, welcher mittelbar dadurch beſchimpft worden iſt, immer noch die Injurienklage anſtellen; auch benimmt jene Verzeihung dem Beleidigten nicht das Recht, aus dem Aquiliſchen Geſetz auf Entſchädigung, z. B. Erſatz der Heilungskoſten, zu klagen; die Verzeihung kann aber entweder ausdrücklich oder ſtillſchweigend geſchehen; letzteres z. B., wenn der Beleidigte nach erlittener Injurie, ohne an ſich etwas merken zu laſſen, den vorigen vertraulichen

Umgang mit dem Beleidiger fortsetzt, oder die Verjährungszeit vorbeigehen läßt; hingegen die gewöhnlichen Höflichkeitsbezeugungen, oder der gemeinschaftliche Gebrauch des heiligen Nachtmahls allein ist, um eine stillschweigende Verzeihung anzunehmen; nicht hinreichend. — 3) Der Tod des Beleidigten oder des Injurianten hebt die aus dem Römischen Rechte entspringende Injurienklagen auf, als welche weder den Erben, noch wider die Erben gegeben werden, nur wenn mit dem Beleidiger bei seinen Lebzeiten schon Lis contestirt worden ist, können seine Erben zum Werth der Injurie verurtheilt, und wenn der Beleidigte schon Litem contestirt hat, kann von seinen Erben die Klage fortgesetzt werden, und es macht eine solche Injurienklage daher von der Zeit der Litiscontestation einen Theil des Vermögens. Die Klage auf Widerruf, Abbitte und Ehrenerklärung scheint nach der richtigeren, obgleich sehr bestrittenen Meinung auch auf die Erben des Beleidigten überzugehen, und von ihnen auch nach dem Tode des Beleidigten angestellt werden zu können; wo hingegen durch den Tod des Injurianten auch diese Klagen aufhören und wider seine Erben nicht Statt haben, als welche in solche besondere persönliche Handlungen ihres Erblassers nicht eintreten. Die öffentliche Strafe der Injurie hört mit dem Tode des Injurianten auf, nur können die Erben zu Bezahlung einer Geldstrafe, in welche der Erblasser bei seinen Lebzeiten verurtheilt worden, noch angehalten werden. — 4) Eine Compensation der Injurie, wenn zwei sich wechselweise einander beschimpfen, findet in so fern Statt, daß wegen solcher Injurie keiner wider den Andern eine Injurienklage anstellen kann, es müßte denn der Eine weit mehr, als der Andere injuriirt ha-

ben, in welchem Fall wegen eines solchen Excesses noch eine Klage Statt finden kann, besonders wenn in einer Prozeßsache Partheien und Advokaten sich wechselsweise injuriiren, findet die Compensation Statt, die öffentliche Strafe aber wird durch die Compensation niemals aufgehoben, nur wird nach Befinden derjenige, welcher durch den ungerechten Angriff des Andern zum Schimpfen gereizt worden, wegen seines gerechten Unwillens billig gelinder bestraft, und nach den gleichen Grundsätzen ist im Zweifelsfall auch die Retorsion der Injurien zu beurtheilen; man nennt nämlich dieselbe eine verhältnißmäßige, und auf der Stelle geschehene Erwiederung oder Zurückgabe einer erlittenen Injurie. Als eine Gattung der Privatrache ist sie nach dem genannten Rechte unerlaubt, indem sich der Injuriirte in keiner Gefahr befindet, und die Hülfe des Richters nachsuchen kann, folglich sich selbst Recht zu schaffen nicht berechtiget ist; daher werden nach dem gemeinen Rechte dadurch zwar die wechselseitigen Injurienklagen aufhören, wenn nicht ein Theil weit mehr, als der andere schimpft, aber eine öffentliche Strafe wird wider beide Statt haben, nur daß der zuerst Angegriffene wegen seines gerechten Unwillens etwas gelinder bestraft wird. Hier und da ist es aber in Deutschland durch Gewohnheit hergebracht, deren Allgemeinheit jedoch nicht erweislich ist, daß durch die Retorsion auch die öffentliche Strafe der Injurie aufgehoben wird, welcher jedoch, wo sie nicht erweislich ist, nicht Statt gegeben werden kann, und dies um so mehr, als man auch in dem Begriff der Retorsion noch nicht einig ist; indem Einige nur dieses für eine erlaubte Retorsion halten, was Jemand, um die ihm erwiesene Injurie von sich abzuwenden, dem Andern sagt,

z. B. Du lügst, ich bin kein Dieb, und hingegen einen weiteren Zusatz, z. B. Du lügst, als ein Schurke, für eine neue sträfliche Injurie ansehen, Andere aber auch dieses, und noch mehr als Retorsion u gestraft hingehen lassen; ein bloßer Widerspruch des Injuriirten aber, z. B. es ist nicht wahr, daß ich gestohlen habe, ist keine Retorsion, und benimmt ihm also seine Injurienklage nicht.

In dem Römischen Rechte fand noch eine weitere Eintheilung der Injurie, wie schon Th. 30, S. 42 angeführt worden, Statt, welche auch noch jetzt einen praktischen Nutzen hat. Sie war nämlich entweder unmittelbar, wenn sie Jemanden in seiner Person zugefügt wurde, oder mittelbar, welche Jemanden durch eine andere Person oder Sache erwiesen wird. Eine solche konnte dem Römer durch seinen Sklaven erwiesen werden; denn obgleich dem Sklaven niemals für sich eine Injurie widerfahren und er niemals deswegen klagen konnte; so konnte doch der Herr durch seinen Sklaven injuriirt werden; nicht allein durch bloße Schimpfworte auf den Sklaven, welche gar nicht geachtet wurden, aber damit, wenn der Sklave von einem andern geschlagen wurde, in welchem Fall dem Herrn desselben die Injurienklage zustand; war der Sklave mehreren gemeinschaftlich oder in der Nutznieſſung eines Dritten, so mußte darauf gesehen werden, welchen von den Herren, oder ob den Nutznieſſer hauptsächlich die Mißhandlung des Sklaven anging; gleichermaßen, wenn der Sohn oder die Tochter beschimpft worden war, konnte der Vater; wenn die Ehefrau beschimpft worden war, konnte der Ehemann, wenn die Braut beschimpft worden war, konnte der Bräutigam die Injurienklage anstellen; so sehr, daß wenn auch der unmittelbar Beleidigte freiwillig mishandelt,

z. B. mit der Tochter ein freiwilliges Stuprum begangen worden ist, oder wenn gleich der unmittelbar Beleidigte die ihm für seine Person wiederfahrene Beleidigung verziehen hat, der mittelbar Beleidigte immer noch klagen kann. Wenn daher eine verheirathete Tochter beschimpft war, so konnte wegen mittelbarer Injurie der Vater und der Ehemann, wenn ein in väterlicher Gewalt stehender Sohn beschimpft worden war, so konnte der Vater wegen der ihm und seinem Sohne zugefügten Injurie eine doppelte Injurienklage anstellen; der Sohn aber konnte im letzteren Fall erst alsdann klagen, wenn der Vater inzwischen gestorben oder übel berüchtiget war. Ist hingegen ein Ehemann oder Bräutigam beschimpft worden, so kann nicht die Frau oder Braut wegen einer mittelbaren Injurie klagen, die Injurie müßte denn von der Art seyn, daß sie mittelbar auch die Frau oder Braut beträfe, wie z. B. wenn der Mann ein Hörnerträger genannt worden, so können wegen der Jemanden erwiesenen Injurie nicht seine Anverwandte klagen, die Injurie müßte dann von der Art seyn, daß sie die ganze Familie beträfe. Wegen der an einem Dienstbothen begangenen Injurie, kann in der Regel die Dienstherrschaft nicht klagen, wenn nicht die Injurie an sich auf Letztere zurückfällt, oder es Absicht gewesen ist, durch den Bedienten seinen Herrn zu beschimpfen; das Gleiche findet auch bei der einem Bevollmächtigten erwiesenen Injurie Statt. Eine mittelbare Injurie kann auch vermittelst einer Sache begangen werden, wenn z. B. das Bildniß, eine gelehrte oder andere Arbeit eines Andern beschimpft wird. Um aber die Klage wegen einer mittelbaren Injurie zu begründen, ist nothwendig, daß der Injuriant gewußt habe,

daß die beleidigte Person einen Vater, Ehemann, Bräutigam oder Eigenthumsherrn habe, und wenn er dieses nicht gewußt, so steht dem mittelbar Beleidigten keine Injurienklage zu; jedoch ist es zur Begründung der Klage genug, wenn nur der Injuriant im Allgemeinen weiß, daß die beleidigte Person einen Eigenthumsherrn, Vater, Ehemann, oder Bräutigam habe, wenn er schon die Person desselben nicht weiß oder dieserhalb in einem Irrthum ist.

Nach dem Preußischen allgemeinen Landrechte werden die Injurien in drei Klassen gebracht, nämlich: in Verbal-, Real- und symbolische Injurien. Die ersteren sind solche, welche durch mündlich ausgesprochene, geschriebene oder gedruckte Worte geschehen; die zweiten bestehen in Beschimpfungen, so in Thätlichkeit übergehen, und wodurch dem Andern an seinem Körper Gewalt oder Verletzung zugefügt worden; die dritten sind diejenigen Zeichen der Geringschätzung, welche in Tönen oder Gebehrden, in Gemälden, Kupferstichen oder in andern sinnlichen Darstellungen bestehen. Diejenigen Injurien, die durch schriftliche Aufsätze, durch Druckschriften, durch Gemälde, Kupferstiche oder andere sinnliche Darstellungen geäußert werden, sind Pasquille, wenn sie der Urheber selbst oder durch Andere öffentlich aufgestellt oder verbreitet hat. Ob übrigens bei dergleichen Pasquille der Verfasser sich genannt, oder seinen Namen verschwiegen hat, macht an sich keinen Unterschied; eben so wenig verändert es die Natur der strafbaren Handlung, daß der Beleidigte nicht genannt, sondern nur durch individuelle Nebenumstände kennbar gemacht worden. Wenn Schriften, welche den Wissenschaften, Künsten oder sonst der Belehrung oder dem Ver-

gnügen des Publikums gewidmet sind, nebenbei Injurien enthalten; so sind deren Verfasser eben so zu beurtheilen, wie die Partheien, welche in gerichtlichen Unterhandlungen ihren Gegnern zur Sache nicht gehörige Vorwürfe machen. —

§. 576. Realinjurien und Pasquille sind für grobe und schwere Injurien zu achten. — §. 577. Bloße symbolische und Verbalinjurien werden, der Regel nach, als leichte oder geringe Injurien angesehen; sie arten aber §. 578. in schwere Injurien aus, wenn die boshafte Absicht, die bürgerliche Ehre des Andern zu kränken, klar ist; desgleichen alsdann, §. 579., wenn sie in Beschuldigungen solcher Verbrechen bestehen, die, wenn sie gegründet wären, dem Andern die Ahndung der Gesetze oder die besondere Verachtung seiner Standesgenossen zuziehen würden; ferner alsdann, §. 580, wenn sie von Unterthanen gegen ihre Obrigkeit; von Untergebenen gegen ihre Vorgesetzten; von Kindern gegen ihre Eltern; von Schülern und Lehrlingen gegen ihre Lehrmeister; oder von Dienstbothen gegen ihre Herrschaften verübt worden; auch alsdann, §. 581., wenn sie in einer öffentlichen Versammlung oder bei einer feierlichen Gelegenheit zugefügt worden; überhaupt alsdann, §. 582, wenn durch die an sich leichte Beleidigung, die Ehre des Beleidigten, wegen gewisser besonderer Umstände, oder individueller Verhältnisse desselben, die dem Beleidiger bekannt gewesen, empfindlich gekränkt wird. — §. 583. Auch bloße Unterlassungen können in schwere Injurien ausarten, wenn sich dabei die boshafte Absicht, die Ehre des Andern zu verletzen, unter besonders erschwerenden Umständen geäussert hat. — §. 584. Wer die Ehre eines Andern gekränkt hat, ist demselben da-

für Genugthuung zu leisten verbunden. — §. 585. Der Ersatz des durch die Beleidigung an seinem Körper, oder äußern Glücksumständen verursachten Schadens wird nach dem im Sachsenrechte enthaltenen Grundsätzen bestimmt. — §. 586. Wer der Absicht der Ehrenkränkung nicht überführt ist, aber doch Anlaß gegeben hat, eine dergleichen boshafte Absicht bei ihm vorauszusetzen, ist schuldig, diesen Verdacht durch eine deutliche und förmliche Erklärung zu heben. — §. 587. Wenn auch die Handlung oder Aeußerung an sich nicht beschimpfend, und sogar die Abwesenheit des Vorsatzes, zu beleidigen, klar erwiesen war; so kann dennoch derjenige, dessen Ehre nach der Meinung Anderer dadurch gelitten haben soll, eine ausdrückliche Erklärung, daß seine Ehre durch dergleichen Handlung oder Aeußerung nicht habe gekränkt werden sollen, verlangen. — §. 588. Ob derjenige, welchem eine dergleichen Verletzung der Ehre zugeschrieben wird, auch zur Uebernahme der Prozeßkosten verpflichtet sei, muß darnach beurtheilt werden; in wie fern ihm dabei ein Versehen zur Last falle. — §. 589. Von Personen höhern Standes gegen Niedere können die Ehrenerklärungen schriftlich geschehen. — §. 590. Zwischen Personen gleichen Standes muß die Ehrenerklärung mündlich, in Gegenwart zweier oder dreier Zeugen von dem Kläger dazu auserwählter Personen geleistet werden. — §. 591. Auf gerichtliche Leistung ist zu erkennen, wenn der Vorfall, welcher zu dem Streite Anlaß gegeben hatte, sich öffentlich zugetragen hat. — 592. Personen niedern Standes müssen gegen Höhere die Erklärung, auf Erfordern, allemal gerichtlich leisten. — §. 593. Die Art und die Ausdrücke, wie die Erklärung geleistet werden solle, muß der Richter in dem Urtheil jedesmal bestim-

men. — §. 594. Wer die rechtskräftig feststehende Erklärung erkanntermaßen zu leisten sich weigert, muß als ein solcher, der eine wirkliche Injurie vorsätzlich verübt hat, angesehen und behandelt werden. — §. 595. Wer die Ehre eines Andern vorsätzlich angegriffen hat, den soll sein verübter Unfug von dem Richter, in Gegenwart des Beleidigten oder dessen Bevollmächtigten, feierlich und nachdrücklich verwiesen; die Ehre des Beleidigten für ungekränkt öffentlich erklärt; und demselben über die Verhandlung, auf Kosten des Beleidigers, eine gerichtliche Ausfertigung ertheilt werden. — §. 596. Ist die Beleidigung öffentlich verübt worden; so muß die Verhandlung bei offenen Thüren der Gerichtsstube erfolgen; dem Beleidigten steht alsdann §. 597. frei, zwei oder drei Personen seines Standes als Zeugen mitzubringen. — §. 598. Unterthanen, Dienstboten, Kinder, Lehrlinge und Untergebene müssen, wegen der ihren Vorgesetzten zugefügten Beleidigungen, nach Bewandniß der Umstände und Schwere der Beleidigung, den richterlichen Verweis knieend empfangen. — §. 599. Bei Injurien, die durch Pasquille zugefügt worden, muß der richterliche Verweis, auf Verlangen des Beleidigten und auf Kosten des Beleidigers öffentlich bekannt gemacht werden. — §. 600. Wenn der Beleidiger zu einer freiwilligen Abbitte bereit ist, und sich die darüber zu ertheilende Ausfertigung gefallen läßt; so bedarf es keines richterlichen Verweises. — §. 601. Können die Partheien über die Art, wie die Abbitte geleistet werden soll, sich nicht vereinigen, so muß der Richter selbige nach eben den Grundsätzen, die bei der Ehrenerklärung vorgeschrieben sind, bestimmen; s. §. 589 u. f. — §. 602. Auch ist in dem Falle des §. 599. dem Beleidigten zu

verstatten, daß er die geleistete Abbitte auf gleiche Art, wie wegen des richterlichen Verweises verordnet ist, bekannt mache. — §. 603. Ist der Beleidiger vor geleisteter Privatgenugthuung verstorben, so sind seine Erben nur zum eigentlichen Schadenersatze verpflichtet. — §. 604. Doch muß die Ehre des Beleidigers, öffentlich bekannt gemacht werden. — §. 605. Dagegen können die Erben des Beleidigten, wenn dieser vor erhaltener Genugthuung, jedoch nach Insinuation der Klage gestorben ist, verlangen, daß die Genugthuung dem Andenken ihres Erblassers geleistet werde. — §. 606. In so fern die Beleidigung zugleich die Erben trifft, treten die im §. 564—568 enthaltene Verordnungen ein, die mit dem oben, S. 554, Angeführten übereinkommen. — §. 607. Leichte Injurien unter Personen gleichen Standes, s. §. 577, sollen, wenn beide Theile zum Bauer- oder gemeinen Bürgerstande gehören, mit Strafarbeit oder Gefängniß auf vierundzwanzig Stunden bis drei Tage geahndet werden. — §. 608. Leichte Injurien unter Personen des höheren Bürgerstandes, werden mit Gefängnißstrafe auf acht bis vierzehn Tage belegt. — §. 609. Gehören beide Theile zum Adel- oder Officierstande, oder ist beiden der Charakter Königlicher Räthe beigelegt, so findet auf leichte Injurien Gefängnißstrafe von vierzehn Tagen bis vier Wochen, oder nach Bewandniß der Umstände Festungsarrest bis auf drei Monat Statt. — §. 610. Leichte Injurien von Personen höheren Standes gegen geringere, müssen mit Geldstrafe von zehn bis dreißig Thalern, oder verhältnißmäßigem Arrest gebüßt werden. — §. 611. Personen niedern Standes gegen höhere haben, bei zugefügten leichten Injurien, vierzehn Tage bis vier Wochen Strafarbeit oder Gefängniß verwirkt. —

§. 612. Schwere Beleidigungen, die jedoch keine Realinjuren sind, werden unter Leuten gemeinen Standes, mit vier- bis achttägiger Strafarbeit oder Gefängniß geahndet. — §. 613. Eben dergleichen Injurien unter Personen höheren Bürgerstandes, sollen mit Gefängniß auf vierzehn Tage bis vier Wochen bestraft werden. — §. 614. Unter Personen vom Adel- oder Militairstande, oder die den Charakter Königlicher Räthe führen, ziehen dergleichen schwere Injurien Gefängnißstrafe auf vier bis acht Wochen, und nach Bewandniß der Umstände, Festungsarrest bis auf sechs Monat nach sich. — §. 615. Sind dergleichen Injurien von Personen niedern Standes gegen höhere verübt worden, so findet Gefängnißstrafe auf vier Wochen bis drei Monat Statt. — §. 616. Nach Bewandniß der Umstände und Schwere der Beleidigung, kann diese Strafe durch Einschränkung der Kost im Gefängnisse geschärft oder bis zur Zuchthausstrafe, bis auf sechs Monate ausgedehnt werden. — §. 617. Auf eben dergleichen Injurien, die von Personen höheren Standes Geringeren zugefügt werden, folgt Geldstrafe von vierzig bis hundert Thalern; oder nach Bewandniß der Umstände und Schwere der Beleidigung, Gefängniß- oder Festungsarrest auf einen bis drei Monate. — §. 618. Pasquille, welche zwar nicht öffentlich verbreitet, aber doch durch Schuld des Verfassers im Publikum bekannt geworden sind, sind als schwere Injurien anzusehen; s. den Art. Pasquill, Th. 107, S. 685, worin der §. 618 — 627, vom Pasquill handelnd, angeführt worden. — §. 628. Jede schimpfliche Behandlung eines Menschen, durch Schlagen, Werfen, Stoßen ꝛc., wird, wenn sie ohne merkliche Beschädigung des Körpers abgelaufen ist, der Regel nach

noch einmal so hart, als eine schwere symbolische Injurie, bestraft. — §. 629. Schlägereien unter gemeinen Leuten, bei welchen Niemand wesentlich verletzt worden, sind mit Strafarbeit oder Arrest, auf acht Tage bis vier Wochen, allenfalls halb bei Wasser und Brod zu ahnden. — §. 630. Bei Realinjurien, welche Unterthanen gegen ihre Obrigkeit, Dienstboten gegen ihre Herrschaft, Untergebene gegen ihre Vorgesetzten, Kinder gegen ihre Eltern, und Lehrlinge gegen ihre Lehrmeister verübt haben, tritt auf eben so lange Zeit, als bei Andern, nach dem eben angeführten Grundsatz, §. 628, 629, Gefängnißstrafe Statt finden würde, Zuchthausstrafe an deren Stelle. — §. 631. Diese Strafe kann nach Bewandniß der Umstände und Schwere der Injurie, durch körperliche Züchtigung geschärft werden. — §. 632. Realinjurien zwischen Personen vom Adel- und Officierstande werden, wenn sie nur in Stoßen, Werfen und anderen geringeren Thätlichkeiten bestehen, mit sechsmonatlichem bis zweijährigem; im Fall der Schläge und anderer groben thätlichen Beschimpfungen aber, mit zwei bis vierjährigem Festungsarreste bestraft. — §. 633. Ein Edelmann, der sich so weit vergißt, daß er einem Andern gleichen Standes und Geburt aufpaßt, oder ihm aufpassen läßt, und ihn mit Stock- und Peitschenschlägen, oder ähnlichen Mißhandlungen beschimpft, soll als einer, der sich schon durch die That selbst aller Standesrechte und Würden verlustig gemacht hat, angesehen, und zu acht- bis zehnjährigem Festungsarreste verurtheilt werden. Von einem solchen Verbrecher kann also der Beleidigte, §. 634, ohne Verletzung seiner eigenen Ehre, keine Privatgenugthuung fordern; vielmehr ist Ersterer sofort zu arretiren und in das Kriminal-Gefängniß

abzuliefern. — §. 635. Hat der Gemißhandelte seinem Gegner durch grobe Verbalinjurien zu der Beleidigung gereizt, so hebt dies zwar die Strafe des Letzteren nicht auf; jedoch soll auch der, §. 636, welcher den Andern zu dergleichen Mißhandlungen gereizt hat, nach Vorschrift der Gesetze, §. 609, 614, 618 u. f., bestraft werden. — §. 637. Sind die bei Realinjurien vorgefallenen Thätlichkeiten so beschaffen, daß sie für lebensgefährlich angesehen werden können, so muß der Thäter, ohne Unterschied des Standes, sofort in Verhaft genommen, und darin so lange behalten werden, bis die Gefahr des Beschädigten vorüber ist. — §. 638. Wird der Beschädigte völlig wieder hergestellt, so hat der Thäter Festungs- oder Zuchthausstrafe auf zwei bis drei Jahre verwirkt. — §. 639. Erfolgt eine Verstümmelung oder Verunstaltung des Beschädigten, so muß der Thäter vier- bis sechsjährige Festungs- oder Zuchthausstrafe leiden; stirbt der Beschädigte an der empfangenen Verletzung, §. 640, so wird der Thäter als ein Todschläger bestraft. — §. 641. Wenn der Injuriant nach erlittener Strafe sich der angethanen Beschimpfung rühmt, so findet Wiederholung eben dieser Strafe Statt. — §. 642. Wegen Wiederholung derselben Injurie soll die vorher erlittene Strafe verdoppelt werden. — §. 643. Wenn Injurien zwischen Militair- und Civilpersonen vorfallen, so wird die Strafe gegen den Schuldigen verdoppelt. — §. 644. Sind solchenfalls Real- oder schwere Verbal- und symbolische Injurien verübt worden, so soll in die Stelle des Gefängnisses, Festungs- oder Zuchthausstrafe treten. — §. 645. Gehört der Beleidiger zum Militairstande, so soll nach Beschaffenheit der Umstände, und der beleidigten

Personen, und mit Rücksicht auf den Rang des zu Bestrafenden, auf Gefängniß, Degradation, Gassenlaufen, Festungsarbeit oder Festungsarrest erkannt werden. — §. 646. Die nach §. 643, 644. verwirkte Strafe der Injurien wird verdoppelt, wenn sie einer im Dienste begriffenen Militairperson zugefügt worden. — §. 647. Ist damit eine thätliche Widersetzung gegen die Wache verbunden gewesen, so soll wider den Verbrecher, außer den nach §. 646 verwirkten, auch nach Beschaffenheit der Umstände, die bei Staatsverbrechern verordnete Strafe verhängt werden. — §. 648. Wenn Militairpersonen sich den Wachen widersetzen, so werden sie nach näherer Bestimmung der Kriegsartikel bestraft. — §. 649. Leichte Verbal- und symbolische Injurien ist der Richter von Amtswegen zu rügen nicht schuldig. — §. 650. Auch schwere Injurien dieser Art dürfen nur alsdann von Amtswegen gerügt und bestraft werden, wenn sie an einem öffentlichen Orte oder bei einer feierlichen Gelegenheit vorgefallen sind. — §. 651. Ein gleiches gilt von geringen Realinjurien, §. 649, 650, welche unter Leuten vom Bauer- oder gemeinen Bürgenstande verübt worden. — §. 652. Auch bedarf es des richterlichen Amtes nicht, wenn dergleichen geringe Realinjurien zwischen Eheleuten, Aeltern und Kindern, Lehrern und Schülern, Dienstherrschaften und Gesinde vorgefallen sind. — §. 653. Andere Realinjurien muß hingegen der Richter von Amtswegen untersuchen und bestrafen. — §. 654. Einem Jeden, der zum höheren Bürgerstande oder zum Adel- und Militairstande gehört, steht frei, wenn er keine Injurienklage anstellen will, die ihm von einem Andern widerfahrene Ehrenkränkung, nebst den Beweismitteln über die Thatsache dem Rich-

ter bloß zur Untersuchung anzuzeigen. — §. 655. Der Richter muß alsdann, wenn er die Sache dazu angethan findet, die Untersuchung von Amtswegen verfügen, und über die Strafe des Beleidigers erkennen. — §. 656. Der Beleidigte hingegen, welcher nicht selbst hat klagen wollen, kann keine Privatgenugthuung fordern. — §. 657. In allen Fällen, wo der Richter von Amtswegen verfahren muß, wird die Strafe des Beleidigers dadurch, daß der Beleidigte sich der Privatgenugthuung begeben hat, nicht aufgehoben; hingegen kann, §. 658, für die einmal ausdrücklich oder stillschweigend erlassene Beleidigung, keine Privatgenugthuung mehr gefordert werden; die Privatgenugthuung ist nur alsdann für stillschweigend erlassen anzusehen, wenn, §. 659, der Beleidigte die Injurie, ungeachtet sie und deren Urheber ihm bekannt gewesen, innerhalb dreier Monate nicht gerügt hat; jedoch ist, §. 660, auch alsdann das Recht des Beleidigten zum eigentlichen Schadenersatz noch nicht erloschen. — §. 661. Wenn Injurien, die noch nicht erloschen waren, erwiedert werden, so kann keiner von beiden Theilen Privatgenugthung fordern; wenn jedoch, §. 662, Privatinjurien durch bloße Verbal- oder symbolische Injurien auf der Stelle erwiedert worden, so geht durch diese Erwiederung das Recht, Privatgenugthuung zu fordern, nicht verloren. — §. 663. Die Strafe gegenseitiger Injurien wird durch die Erwiederung niemals aufgehoben; jedoch soll für den, §. 664, welcher durch eine ihm zugefügte Injurie solche zugleich zu erwiedern gereizt worden, eine Minderng der an sich nach den Gesetzen verwirkten Strafe Statt finden. — §. 665. Jede Erwiederung, die erst nach einem Zeitverlaufe geschehen ist, wirkt für den Erwiedernden keine Ent-

schuldigung. — §. 666. Ueberhaupt darf Niemand sich für erweisliche erlittene Beleidigungen eigenmächtig Genugthuung nehmen. So weit das Preußische Landrecht.

Bei den Israeliten, Juden, sind die Schimpfreden, wodurch der gute Name eines Andern geschmälert wird, nach dem Mosaischen Gesetze ausdrücklich verboten. Einige Ausleger wollen diese angeführte Stelle nicht überhaupt auf alle ehrenrührige Lästerungen ziehen, sondern verstehen sie bloß von falschen Angebungen vor Gericht. Sie schränken dieses Gesetz auf die Richter ein, denen hierdurch untersagt worden, falsche Anklagen anzunehmen. Da nun aber der Richter vorher, ehe die Sache untersagt ist, nicht wissen kann, ob die Angabe gegründet sei oder nicht, so hat Moses für den letztern Fall besonders gesorgt. Alles falsche Zeugniß im Gerichte war verboten, sowohl dasjenige, wodurch ein Unschuldiger beläftiget, als auch wodurch der Schuldige befreiet wurde; auch sogar, wenn Viele die Unwahrheit bezeugt hatten, vermahnte der Gesetzgeber, nicht der Menge zu folgen, sondern die Sache nach seinem besten Wissen und Gewissen auszusagen. War es erwiesen, daß die gerichtlichen Angaben und das Zeugniß falsch war, so wurde die Sache mit der größten Strenge, und der falsche Angeber unabbittlich nach dem Wiedervergeltungsrechte mit eben der Strafe belegt, die auf dem Verbrechen stand, das er gegen den Unschuldigen ausgesagt hatte. Niemand war verpflichtet ein Verbrechen eines Andern gerichtlich anzuzeigen, die Abgötterei allein ausgenommen. Geschah es aber doch, so mußte es der Angeber entweder durch hinlängliche Zeugen beweisen, oder, wenn er es nicht konnte, sich der nämlichen Strafe des angeschuldigten Verbre-

chens unterziehen. Aussergerichtliche ausgesprengte Lästerungen waren zwar verboten; allein es war keine eigentliche Strafe darauf gesetzt. Ob es dem Ermessen des Richters überlassen war, oder ob der beleidigte Theil das Recht hatte, sich selbst Genugthuung zu verschaffen, wenn nur keine Leibesverletzung daraus erfolgte, darüber fehlen uns die näheren Nachrichten. Nur ein einziger Fall ist, wo auf die Ausbringung einer ehrenrührigen Unwahrheit, eine Strafe, und noch dazu eine sehr harte Strafe gesetzt war; wenn nämlich ein Mann seine junge Frau fälschlich beschuldigte, er habe sie in der ersten Nacht nicht als Jungfer gefunden. Es war dieses die größte Beschimpfung, die der Frau, ihren Eltern und Geschwistern angethan werden konnte, und erforderte daher die strengste Untersuchung. War die Beschuldigung war, so stand die Todesstrafe darauf, war sie nicht war, so kam der Mann in eine üble Lage; er bekam erstlich Schläge, zur physikalischen Züchtigung, zweitens mußte er dem Vater der jungen Frau hundert Seckel Silbers geben, die höchste Geldstrafe, die im Mosaischen Rechte gefunden wird, und drittens verlor er das Recht seiner Frau einen Scheidebrief zu geben, und mußte sie also Zeitlebens behalten. Mancher wird hieraus vielleicht urtheilen, daß diese Strafe geringer sei, als sie in ähnlichen Fällen war, wo das Recht der Wiedervergeltung eintrat, indem die Frau, in dem Fall, wenn die Beschuldigung wahr gewesen wäre, gesteiniget worden wäre; allein es treten hier verschiedene Umstände ein, die diese Milderung der Strafe rechtfertigen. Erstlich ist es noch nicht bewiesen, daß bloß wegen Mangel des Zeichens der Jungferschaft, ohne weitere andere Gründe und Beweise der Hu-

rerey, die Strafe der Steinigung Statt gehabt hat. Zweitens ist hier nicht von einer gerichtlichen Anklage, sondern bloß von einem üblen Gerücht, das der Mann von ihr ausspreng t, die Rede; folglich paßt also das Wiedervergeltungsrecht nicht hierher. Die Umstände der Strafe waren wirklich von der Art, daß sie jeden Mann von dieser Art von Injurien abhalten konnte. — Noch eine andere Art von Injurien wird in dem Mosaischen Rechte erwähnt; nämlich die schimpflichen Reden von obrigkeitlichen Personen, welche nach dem 2. Buche Mos. 22, 27. verboten sind. Gott sieht es als eine Beleidigung seiner selbst an, indem die Obrigkeit dessen Stelle im Gerichte vertritt. Es ist zwar in den Mosaischen Gesetzen keine Strafe darüber bestimmt, und es kann auch nichts Allgemeines darüber festgesetzt werden, indem die Verschiedenheit des Verbrechens, des Standes des Verbrechers, und der Unterschied der beleigten Personen, ob es die höchste oder subordinirte Obrigkeit war, auch eine Verschiedenheit der Strafen nothwendig macht; es scheint indessen, daß solche dem Ermessen der Obrigkeit überlassen worden ist. Zur Zeit, da die Israeliten Könige bekamen, scheint der Tod auf das Majestätsverbrechen gesetzt gewesen zu seyn. Dieses erhellt aus der Geschichte 2. B. Sam. 19, 22. wo Simei zwar vom David begnadiget wird, Abisai aber meinte, Simei müsse schlechterdings sterben, weil er den Gesalbten Gottes gelästert habe. Von Verbalinjurien gegen bloße Mitbürger kommt in den Mosaischen Gesetzen zwar nichts vor; allein es scheint doch daß Moses gegen den guten Namen seiner Mitbürger nicht gleichgültig gewesen sei.

In Griechenland findet man bei keiner der verschiedenen Nationen desselben so häufige Nachrichten von Injurienprozessen, als bei den Athenienſern. Der Grund hiervon war wohl in dem leichtfertigen Charakter dieses Volks zu suchen. Die Gerichte dieses Staats waren daher beinahe unaufhörlich mit Injurienprozessen beschäftiget, besonders herrschte, daselbst die üble Gewohnheit, einander Beinamen beizulegen in einem sehr hohen Grade; und obgleich täglich einige Schuldigen darüber bestraft wurden, so war es doch niemals möglich, diese unselige Sitte ganz auszurotten. Ja es bekamen manche Bürger mehrere dergleichen Namen auf einmal. So hieß Pericles, Kynokephalos (der Hundskopf), Chärephon (die Fledermaus); Lykurg, der Storch ꝛc., so ging es fort bis auf Demosthenes, der in seiner Jugend Batalos (der Weibische) und in seinem reiferen Alter nur Therion oder das Thier hieß. Selbst die ehrbarsten Frauen konnten solchen Spottnamen nicht entgehen, vielweniger noch die öffentlichen Frauensperſonen. Die Mutter des Redners Aeschines, welche den schönen Namen Leukothea (die glänzend weiße) in der That führte, war bei dem Pöbel nur unter dem Namen Empusa oder die Hexe bekannt. Die Bestrafung der Injurien half der Sache aber wenig ab; denn alle Richter und Strafurtheile waren nicht vermögend die Ausbreitung eines Spottnamens, der seine Wirkung nicht verfehlte, zu hemmen; Alles, was dem Kläger bei so bewandten Umständen übrig blieb, war, den Spötter vor dem Gerichtshofe der Scherze zu Diomeja zu verklagen, und seine Verdammung als eines schlechten Witzlinges zu bewirken. — Daß in dem Zwölftafelgesetz der Römer schon über Injurien etwas festgesetzt war, ist schon Th. 30, S.

43, angeführt worden. Unter Injuria verstand man zu Rom auch Gewaltthätigkeiten, sie mochten von Seiten des Staats oder durch Privatpersonen zugefügt werden. Daher gab L. Sylla, um Gewaltthaten zu steuern, ein Gesetz de injuriis. Diese Gesetze hat größtentheils der Lex Aquilia, welcher von dem Volkstribun Aquilinus den Namen hat, verbessert. So sagt Ulpian: Lex Aquilia omnibus legibus, quae ante de damno injuriave locutae sunt, derogavit, sive lex XII. tab. Sive alia quaecunque fuerit. Wenn Jemand wegen dieses Verbrechens angeklagt wurde, und es läugnete, so schwur er den Reinigungseid; gestand er es ein, so verstand er sich bisweilen zur Genugthuung. Daraus erklärt sich folgendes Sinngedicht des Martials XII, 80.

Nil in te scripsi, Bithynice: credere non vis.
Et jurare jubes: malo satisfacere.

Eben so sagt Sueton in der Biographie des Cäsars C. 73. Valerium Catullum, a quo sibi versiculis de Mamurra perpetua stigmata imposita non dissimulaverat, satis facientem eadem die adhibuit coenae. Aus dieser Stelle läßt sich zugleich schließen, worin jene Genugthuung bestanden haben möge. Man versichert nämlich, zuweilen selbst eidlich, daß man sein Unrecht erkenne, oder mit andern Worten, man thut Abbitte, dabei konnte der Beleidigte sich beruhigen, wer es aber ohne dies that, den hielt man entweder für feig, oder seiner Schuld sich so sehr bewußt, daß er auf alle Hülfe der Gerechtigkeit und der Gesetze Verzicht thue. Die Formeln, deren man sich bei der Deprecation bediente, waren gewöhnlich folgende: Nolle esse dicta, nolle hanc injuriam factam

esse, nolle factum. Sie kommen vor beim Plautus Amphitr. III, 2, 7.

— — Quin ego illum aut deseram,
Aut satisfaciat mihi: atque adjuret insuper,
Nolle esse dicta, quae in me insontem protulit.

Und beim Terenz Adelph. II, 1, 8.

Tu quod te posterius purges, hanc injuriam
mihi nolle
Factam esse: hujus non faciam. Crede hoc,
ego meum jus persequar.
Neque tu verbis solves unquam, quod re
mihi malefeceris.
Novi ego vestra haec: nollem factum, jus-
jurandum dabitur, te esse
Indignum iujuria hac; indignis cum egomet
sim acceptus modis.

Deutsche Encyklopädie, Th. 16, S. 490 u. f.

Von dem Unterschiede unter Schimpfen, Schmähen und Lästern, s. Lästern, Th. 65.

Schimpfen, ein regelmäßiges thätiges Zeitwort, aus dessen intensiven pf bereits erhellt, daß es ein Intensivum von einem veralteten schimm ist, von welchem unter andern Formen auch schimmern, schämen, schäumen ꝛc. abstammen. Da dieses seinem Ursprunge nach sehr vieler Bedeutungen fähig ist, so finden solche auch bei diesem abgeleiten Worte Statt, welches ursprünglich die Nachahmung eines Wortes ist, und hernach von allen denjenigen Veränderungen gebraucht wurde, welche mit diesem Laute verbunden waren, oder unter demselben gedacht wurden.

1. Scherzen, wahrscheinlich eigentlich, scherzhafte Bewegungen machen, welches die erste Bedeutung aller ähnlichen Wörter ist. Im Hochdeutschen ist diese Bedeutung veraltet, ob sie gleich in den alten Mundarten sehr gangbar war, und es zum Theil noch ist. Niedersächsisch Schimpen, Schwedisch Skimpa. Und sah in schimpfen mit Rebecca seiner Hausfrau, 1. Mos. 26, 8. in einer alten 1466 zu Strasburg gedruckten Deutschen Bibel. Grobschimpfen, höflich schimpfen, noch in einigen Gegenden. Zu der Bedeutung der Bewegung überhaupt gehört noch das Isländische skima, hin und wieder laufen, Niedersächsisch schummeln, s. Schämen. Anm.

2. Verspotten, verhöhnen, als eine Onomatopöie des Tons, des Lautes, der Stimme; vielleicht aber auch als eine Figur der Verletzung der Ehre. Schwed. skaemma. Es ist auch in dieser Bedeutung veraltet; allein bei den Schwäbischen Dichtern kommt Schimpfer auch mehrmals für Spötter, so wie im Tatian Schimphan, für verspotten, vor.

3. Mit ehrenrührigen Worten beleidigen, eine Fortsetzung der vorigen Bedeutung, in welcher es auch im Hochdeutschen noch gangbar ist. Jemanden schimpfen. Er hat mich geschimpft, meine Ehre mit Worten beleidiget. Das ist nicht geschimpft. Auf Jemanden schimpfen. In den niedrigen Sprecharten lautet dieses Wort mit der fremden Endung iren, auch schimpfieren, Niedersächsisch schimpieren, Schwed. skymfera, welche Form sehr alt ist, indem enschumpfieren, für beschimpfen, schon bei dem Hornek vorkommt. Man könnte auch diese Bedeutung als eine engere Einschränkung der folgenden der Verunehrung ansehen; allein verschiedene Umstände machen es

wahrscheinlicher, daß es davon getrennt werden muß. Es scheint überhaupt, seinen Zorn durch heftige Wort auslassen, bedeutet zu haben, und so braucht der große Haufe es noch jetzt, dem schimpfen, schänden und schelten oft gleich bedeutend sind; das Hebr. רעס, zürnen, kommt demselben nahe. Vermuthlich rührt die eingeschränkte Hochdeutsche Bedeutung daher, weil der große Haufe nicht anders, als schimpfend schelten kann.

4. Verstümmeln und durch Verstümmelung verunstalten. (1) Eigentlich, welche Bedeutung im Hochdeutschen aber auch veraltet ist, ausser daß verschimpfen noch im gemeinen Leben für auf solche Art verunstalten üblich ist. Das verschimpft das Gesicht, verstellt dasselbe. Noch bei dem Kero ist skemman stutzen, verkürzen, und Skemmi, die Kürze. Auch im Schwed. ist skämma, abkürzen, stutzen, und figürlich, so verkürzen, daß ein Ding dadurch seine gehörige Gestalt verliert, im Italienischen und im mittleren Lateinischen scemare, wo Scematio auch Verstümmelung ist. Von dieser Form ist schimpfen; s. Schämen in der Anmerkung. — (2) Figürlich, Jemandes Ehre verletzen, Unehre zufügen, schon im Tatian scimfan. Es ist auch hier im Hochdeutschen veraltet, indem dafür beschimpfen eingeführt ist; man müßte, nach Adelung, denn die vorige dritte Bedeutung, als eine Einschränkung davon ansehen wollen. Schande, schänden, Laster und andere mehr gründen sich in ihren gangbarsten Bedeutungen auf eben dieselben Begriffe der Verstümmlung und Verunstaltung, und Hornek braucht noch das jetzt veraltete stumpfieren, das ist, stümmeln, verstümmeln, als gleichbedeutend mit beschimpfen. Wäre diese Figur nicht überwiegend wahrscheinlich, so könnte man schimpfen in dieser Be-

deutung sehr bequem als ein intensives Factitivum von schämen ansehen, und da würde es schämen machen bedeuten; und so auch das Schimpfen, weil Schimpfung nur in dem zusammengesetzten Beschimpfen üblich ist.

Schimpflich, Schimpf bringend, in der dritten Bedeutung des Hauptworts, das ist, die Ehre verletzend oder beleidigend. Das ist mir schimpflich. Eine schimpfliche Begegnung. Schimpflich von Jemanden reden; daher die Schimpflichkeit. Von Schimpf Scherz war schimpflich ehedem scherzhaft, lustig.

Schimpfname, ein Name, welcher Jemanden zum Schimpfe gereicht, welchen man Jemanden beilegt, um ihn damit zu beschimpfen; s. Schimpfwort.

Schimpfrede, eine Rede, worin man Jemanden schimpft, eine beschimpfende Rede; s. den folgenden Artikel.

Schimpfwort, Worte, wodurch Jemand geschimpft, an seiner Ehre verletzt wird, ehrenrührige Worte. Zu den Ekel-, Schimpf- oder Spott- und Schandnamen gehören: Aalfanz, Aasknochen, Anhetzer, Anschmierer, Anschwärzer, Bärenanbinder (Schuldenmacher), Bärenhäuter, Betrüger, Beutelschneider, Buhler, Buhlerin, Büffel (Püffel), Dieb Dummhut — Dummbart, Dummergan — Dutzkopf, Ehekrüppel (Ehekröpel), Ehebrecher, Ehebrecherin, Faselhans, Faxenmacher (Possenreisser), Fettel oder Feddel, Filz, Fintenmacher, Flabbs, Flegel, Fratzengesicht, Fuchs, Fuselbruder, Gaffer, Ganser (Ganf, Dieb) Galgenschwängel, Galgenstrick, Gaudieb, Gauner, Gelb- auch Gehlschnabel, Grünschnabel, Geck, Gimpel, Haderer, Hahnrey, Hasenfuß, Hasenkopf, Hexe, Heuchler, Heuchlerin, Hunsvott oder Hundsfott, Hundepack oder Hundebagage, Hure, Hurenbalg, Hurensohn, Ise-

grimm, Kärl (Kerl). Hierzu kommen nun noch die Beiwörter abgefeimt, schmutzig, ehrlos ꝛc. welche den Schimpf, der auf dieses Wort gelegt wird, noch schärfen, und es eigentlich zur Injurie machen: als abgefeimter, schmutziger, ehrloser, liederlicher, niederträchtiger, nichtswürdiger, schlechter, verfluchter, liebiger, läppischer, lausiger Kerl, Käsebier, Kartausche, Kaldaunenschlucker, Kalmäuser, Kebsweib, Kesselflicker, Ketzer, Klaffer, Kleckser, Klotz, Klunte (Dreckklunte), Knastenbart, Knaul (Bündel), Knote, Krabbe, Krobzeug, Kümmeltürke, Kuhdoktor, Kurzkopf, Laffe, Landstreicher, (Vagabund), Linksmacher, Löffelkatz, Lotterbube, Luder, Lümmel, Lumpenpack, Lumpenhund, Luxbruder, Manschettenjunker, Mauschel, Mensch, mit Beiwörtern, als: liederliches, faules, kotdriges, lumpiges, unausstehliches, dummes ꝛc. Mensch, Memme (feige), Metze, Miez, Mucker, Muff, Murrkopf, Narr, Naseweis, Nimmenüchtern, Ochsenpantoffel, Pack, Packesel, Patzkopf, Petze, Pfennigfuchser, Pfuscher, Philister, Pinsel (Einfaltspinsel), Plumphecht, Plundermatz, Plusmacher, Pöpel, Pracher, Preller, Quacksalber, Querkopf, Qualstergardist, Quäker, Quidipse, Racker, Range, Rappelkopf, Raufer, Raufbold, Rotznase, Saubesen, Sauleder, Saumagen, Sauriepel, Saufänger, Schalk, Schelm, Schinderknecht, Schindluder, Schisser, Schlingel, Schlucker, Schöps, Schranz, (Hofschranz), Schubbjack, Schufft, Schuhputzer, Schummel (wilde Schummel), Schweinigel, Schwernöther, Semmelprinzessin, Semmelblondin, Semmelblondine, Spitzbube, Spritzbüchse, Stachetenflicker, Staubbesen, Stubenhocker, Stubenschwitzer, Sudelkoch, Suppenautor, Suse, Talpatsch, Tapps (Hans Tapps), Taugenichts, Teufelskerl, Theekessel, Theerbürger, Toffel, Trampelthier, Triene, Trotzkopf,

Xantippe, Zodel. Die gemeinsten Gassenschimpfwörter, deren es noch eine Menge giebt, die durch schmutzige Beiwörter noch um vieles geschärft, und auf den Märkten und in den schmutzigen Stadtvierteln großer Städte, wo gewöhnlich der Pöbel sein Wesen treibt, gehört werden, erlaubt der Anstand nicht hier aufzuführen.

Schindanger, in der niedrigen Sprechart, ein Anger oder grüner Platz, auf welchem das umgefallene Vieh von dem Abdecker abgedeckt wird; in einigen Gegeden das Schindleich, in Meissen in der anständigen Sprechart der Viehweg, wenn es ein vertiefter Ort ist, die Schindergrube, Schindgrube, in der Mark Brandenburg in der gemeinen Sprechart die Schinderkute; im Niedersächsischen Fillkule, s. auch unter Feld-Meister, Th. 12, S. 522, und unter Scharfrichter, Th. 140, S. 236; auch unter Schinder.

Schindel, ein kleines gespaltenes Brett, oder kleine gespaltene Bretter, womit an manchen Orten die Dächer gedeckt werden; sie sind gewöhnlich dünn, eine starke Hand breit und etwas länger, als dieselbe, an der einen Seite sind sie scharf, an der andern aber mit einem Falz versehen. In Frankreich macht man die Schindeln aus Dauben von alten Fässern, oder aus Faßdaubenholz. Bei uns wählt man am liebsten dazu Tannenholz, obgleich das Fichtenholz hierzu auch gut zu gebrauchen ist, ja, die daraus verfertigten Schindeln eine noch größere Dauer im Wetter besitzen, als die von Tannenholz, so ist letzteres doch vorzuziehen, weil in dem Ersteren oder Fichtenholze Harzgallen gewöhnlich angetroffen werden, welche in den Stämmen in den Jahrringen oft wie ein Thaler groß verborgen sind. Wenn nun ein solcher Stamm

zu Schindeln zerspalten wird, so bekommen dieselben solche harzige Risse, welche hernach von der Sonne ausgeschmolzen werden und das Dach schadhaft machen. Ein guter Schindelstamm muß gleichspaltig seyn; denn wie alles Holz, wenn es im Winde oder Wetter verwachsen, sich drehet und wendelförmig herumläuft, gleich andern rankigen Gewächsen, als Hopfen ꝛc., jedesmal gegen die rechte Hand ihren Anflug nehmen, also auch dieses Holz; geht nun ein Schindelstamm etwas wendelförmig oder gedreht, so ist er zu Schindeln untauglich, dieses nennt man schnell gehend, geht sein Holz aber gerade in die Höhe, so geht er gerecht; er muß ferner nicht wammerich gewachsen seyn; denn mancher Baum spaltet wohl gerecht oder gerade, er ist aber wammerich, das heißt, er reißt nicht gerade hindurch, sondern splittert und fasert beim Spalt, und ist daher auch unbrauchbar. Diese beiden Fehler kann der Schindelmacher dadurch gewahren, wenn er aus dem Baume einen kleinen Span, einen Finger lang und eine Hand breit herau-hauet, und solchen ein paarmal spaltet, welches ihm gleich die Güte des Baumes zeigt. Dieser Versuch wird zwar von den Förstern nicht gern verstattet; allein es ist nöthig, daß man ihn vornimmt, wenn man gute dauerhafte Schindeln haben will. Ein zu Schindeln tauglicher Baum muß auch nicht kernästig seyn, das ist, nicht starke Aeste haben, welche er von Jugend auf getrieben, und die aus dem Kerne gehen; denn solche drücken das Holz nach und nach, daß es nicht gerade oder gleichspaltig bleibt. So muß er auch keine rothe Seite haben, nämlich wenn er etwas krumm an einem Rande heraus, und nach und nach weiter in die Höhe gewachsen ist, so wird die äußerste Seite roth, und

wenn man dieselbe spalten will, so springt das Holz oder die Späne hinweg. Dieses Holz taugt zu Schindeln auch nicht. Auch muß ein solcher Baum nicht eisklüftig seyn, wenn derselbe nämlich in starken Frösten von Kälte dergestalt von einander gezogen worden, daß er wie ein gefrornes Ey von den Aesten an bis an die Wurzeln zerrissen ist, welcher Riß in der Saftzeit wieder in der Schale mit Saft angefüllt und zugewachsen ist. Er muß auch nicht kernschälig seyn, das heißt, wenn bei starken Winden die Jahrringe im Innern des Baumes verschoben worden, welches hernach, weil das Holz im Innern jederzeit trocken ist, nicht wieder zusammenwächst, und folglich zu Schindeln und Brettern untauglich ist. Das beste Holz hierzu ist das, was in den Gründen schattig und mastig wächst.

Das Holz muß zu den Schindeln im Herbste oder Winter geschlagen werden; denn im Sommer ist das Holz im Saft und inwendig nicht poreuse, ausserhalb zwischen der Schale aber strunzig und wässerig; solche Schindeln dauern daher nicht halb so lange, als diejenigen, wo das Holz in der vorgeschriebenen Zeit geschlagen worden, weil sie auf dem Dache gleich das Wetter an sich ziehen und von demselben abgezehrt werden; da hingegen die Herbst- oder Winterschindeln, wenn sie zu einer solchen Zeit, da das Holz in seiner Reife und der Saft zu lauter Harz geworden ist, noch einmal so lange, als jene dauern. Die zugeschnittenen Klötzer zu den Schindeln werden aus freier Hand gespalten, und mit dem Schindeleisen die Falze auf der einen Kante eingestoßen, und auf der andern die Schärfe mit einem Schneidemesser geschnitten, hernach in Bunde zu hundertweise eingebunden und so verkauft. Auch die

dünnern Dachspäne, Dachsplette, führen an manchen Orten gleichfalls den Namen der Schindel, so auch die Schienen der Wundärzte, nämlich die dünnen langen und schmalen Bretter, die man bei Beinbrüchen ꝛc. gebraucht, s. Schiene, Th. 142, S. 513. Auch das zweite Stockwerk der Holzscheite eines Kohlenmeilers heißt Schindel.

Die Schindel heißt im Englischen Shingel, im Böhmischen Ssyndel, im Lothringischen Chondre, im Französischen Echandole, im Italienischen Scandola, im Lateinischen Scindula und Scandula, alle von schinden, in so fern es ehemals auch spalten bedeutet, Lat. scindere, indem das Wort Schindel nur von gespaltenen Brettern gebraucht wird; oder auch von dem alten Schin, Schind, die Haut, und eine jede Decke oder Bedeckung, weil die Schindeln am häufigsten zu den Dächern gebraucht werden; s. Schinden und Schiene. Die Endsylbe ist das Suffixum el, ein Ding, Subject, ein gespaltenes Ding oder ein deckendes Ding zu bezeichnen.

Schindel in der Wappenkunst, s. unter Wappen und Wappenkunst. — Eine Art Fische, auch Nagemaul, Sandbarsch genannt, Schilus, Fr. Perche du Danube, s. Th. 100, S. 645, s. Sander, Th. 136, S. 120 u. f.

Schindelbaum, Cupressus, eine Benennung des Nord-Amerikanischen Cypressenbaums, s. Th. 8, S. 509, Nr. 5.

Schindeldach, ein Dach, welches mit Schindeln gedeckt worden. Nachdem die Brettchen im Walde von Eichenholz gespalten worden, läßt man sie in Frankreich durch die Böttcher ausarbeiten, wo ihre Dicke auf vier bis fünf Linien gebracht wird, welches durch einen Hobel geschieht; auch macht man sie aus Tauben von alten Fässern, wie auch

schon oben erwähnt worden. Wenn die Schindeln solchergestalt ausgearbeitet sind, so übernimmt sie der Decker zu seiner Arbeit, und nagelt sie auf die Latten, wie den Schiefer. Um die Schindeln reinlich zu behauen, bedienen sich die Decker einer kleinen Axt; auch durchlöchern sie solche mit einem Nagelbohrer, um den Nagel durchzuschlagen, weil sie sonst, ohne diese Vorsicht, zerspalten würden. Bei uns in Deutschland wird zu den Schindeln kein Eichenholz genommen, sondern, wie schon oben erwähnt, das Holz der Tannen, Fichten und Kiefern; auch bekommen sie bei uns keine Löcher, sondern eine jede hat auf einer Seite einen Einschnitt oder Falz, und auf der andern Seite ist sie scharf, so daß eine in die andere gesteckt werden kann, und am Obertheil werden sie mit einem dünnen Nagel auf die Latten aufgenagelt. In Frankreich deckt man damit gewöhnlich Thurmspitzen und Mühlen, bei uns auch Bauerhäuser; allein nach einer neuern Verordnung im Preußischen müssen die Bauerhäuser, welche neu erbaut oder wo die Dächer sonst zerstört worden, mit Ziegelsteinen gedeckt werden, um das Verbreiten des Feuers zu verhüten. Es ist also eine sehr nutzlose Kunst und ihre Ausübung verdient untersagt zu werden, da die Schindeldächer in Feuersgefahr noch gefährlicher, als Strohdächer, von kürzerer Dauer, dabei auch kalt und ein Verderb vieler guten Bäume sind. Dem Winde widerstehen die Schindeln besser, als der Schiefer; allein das Wasser häuft sich zwischen den Zudeckungen, und verursacht, daß sie bald verfaulen. S. auch unter Dach, Th. 8, S. 563 u. f.

Schindeldecker, ein Dachdecker, welcher ein Dach mit Schindeln zu decken versteht.

Schindeleisen, ein eisernes Werkzeug der Schindel-

hauer, die Fugen damit in die Schindeln zu hauen. Es ist ein schmales scharfes Eisen, welches so breit ist, als die Fugen an der einen langen Seite der Schindeln sind, und womit sie eingestoßen oder eingehauen werden.

Schindelhauer, Schindelmacher, ein unzünftiger Arbeiter, der in den Wäldern die Schindeln verfertiget oder schlägt.

Schindelkriecher, s. Grauspecht, unter Specht.

Schindelmacher, s. Schindelhauer.

Schindeln, s. Schienen, Th. 142.

Schindelnagel, beim Nagelschmidt, viereckigte dünne Nägel, die nur einen halben Kopf haben. Es giebt ganze und halbe. Die ganzen müssen nach der Gothaischen Nagelschmidtstaxe das Hundert ein halbes Pfd., und die halben 3/8 Pfund wiegen, und gelten wenn 100 Pfd. Eisen zu 4 Rthlr. 20 Gr. 8 Pf. gerechnet werden, 2 Gr. 9 Pf., und 2 Gr. 2 Pf. In der Fabrik zu Roda wiegen 1000 Stück kleine Schindelnägel 3 1/4 Pfd. und gelten 13 Gr. 6 Pf., Bauschindelnägel 5 Pfd. und gelten 20 Gr.

Schindelsparren, beim Zimmermann, die Sparren zu einem Schindeldache, die nicht so stark, als die Sparren zu einem Ziegeldache seyn dürfen.

Schindelstamm, ein Baum oder Stamm, von dem Schindeln geschlagen werden können.

Schinden, ein unregelmäßiges thätiges Zeitwort. 1. Eigentlich die Haut eines Dinges nach und nach ablösen oder abziehen, eine ehemals und noch in manchen Gegenden in allen den Fällen übliche Bedeutung, wo dieser Begriff Statt findet. In einigen Oberdeutschen Gegenden schindet der Metzger ein Kalb, wenn er es ausarbeitet, wo man diesen Ausdruck in Obersachsen, überhaupt im nördlichen Deutschland, als eine Beschimpfung ansehen würde. Ebendaselbst schindet man auch

einen Hasen ꝛc. wenn man ihm das Fell abstreift. Im Morgenlande schindete man einen Verbrecher, wenn man ihm lebendig die Haut abzog, welche Lebensstrafe nicht mehr im ganzen Umfange üblich ist, sondern noch hin und wieder in den Kriegszeiten bei den Asiatischen Völkern Anwendung findet. — Von einem Geitzigen sagt man auch noch im Hochdeutschen: Er schünde eine Laus um des Balgs willen. — Der Abdecker schindet ein umgefallenes Vieh, wenn er das Fell herunter zieht, wofür auch abdecken, abschlagen, und in den niedrigen Sprecharten abpuffen und abludern üblicher sind; s. Aas, Th. 1, S. 26, Abdecken, daselbst, S. 37. Feld-Meister, Th. 12, S. 524, und Scharfrichter, Th. 140, S. 236; auch Schinder. — Einen Baum schinden, im gemeinen Leben, ihn auf eine ungeschickte Art der Rinde berauben. Dieses Wort hat überhaupt in den wenigen Fällen, in welchen es im Hochdeutschen noch im eigentlichen Verstande gebraucht wird, entweder den Begriff des Ungeschickten, oder doch sonst einen verächtlichen Nebenbegriff bei sich. Im gemeinen Leben schindet man sich auch, wenn man sich die Haut an einem Theile des Leibes abreibt oder abstößt.

2. Figürlich, im Nießbrauche und im Handel und Wandel das Maaß der Billigkeit auf eine grobe Art überschreiten; im gemeinen Leben, und allemal mit einem verächtlichen Nebenbegriffe: der Fuhrmann schindet sein Vieh, wenn er es übertreibt, es zu Schande treibt, der Landmann seinen Acker, wenn er ihn ausmärgelt, ein Herr seine Unterthanen, wenn er ihnen übertriebene Lasten auflegt, welche sie zu Grunde richten, oder wenn er ihnen, gleichfalls in den niedrigen Sprech-

arten: das Fell über die Ohren zieht, der Verkäufer den Käufer, oder dieser jenen, wenn einer von ihnen die Billigkeit zum merklichen Nachtheil des Andern verletzt. Der Geitzige schindet und schabet, wenn er ohne Rücksicht auf Billigkeit und Wohlstand zu erwerben sucht, wo er kann; und so in andern Fällen mehr. So auch das Schinden.

Nach Adelung im Niedersächsischen schienen, im Schwed. skinna. Es hat ehemals ein Zeitwort dieses Lautes gegeben, welches schneiden überhaupt bedeutet hat, und wozu auch das Lateinische scindere, in gewisser Betrachtung auch schänden, und vielleicht auch Schindel gehört. Allein unser schinden stammt wohl zunächst von dem im Hochdeutschen veralteten Schin, die Haut her. Niedersächsisch Schin, Engl. Skin, Schwedisch Skinn, Dänisch Skind, im Wallischen ohne Zischlaute Cenn, und in Bretagn. Ken, wohin auch in der weiteren Bedeutung einer Decke das Griechische σκηνος, ein Gezelt, gehört. Auf ähnliche Art sind schälen von Schale, fillen, schinden, von Fell, hülsen, von Hülse, häuten, von Haut ꝛc. gebildet. Schinden bedeutet eigentlich der Haut berauben, und da diese zur völligen Gestalt eines Dinges nothwendig ist, so wird daraus zugleich der Nebenbegriff begreiflich, der diesem Worte gemeiniglich anklebt. Indessen sind dieses schinden, und schinden, schneiden, dem Ursprunge nach nur ein und eben dasselbe Wort. S. auch Schiene, Th. 142, S. 512.

Schinder, 1. der Abdecker, welcher im gemeinen Leben und in der niedrigen Sprechart unter dem Namen des Schinders bekannt ist, s. Feldmeister, Th. 12, S. 521 u. f., und unter Scharfrichter, Th. 140, S. 319 u. f. Er heißt auch

noch Fallmeister, Flurer, Bornschlegl, Filler, Schinner. Im Schwedischen ist dagegen Skinnare, und im Englischen Skinner, der Kürschner, von Skinn, das Fell, die Haut. — 2. In der figürlichen Bedeutung ist Schinder in der harten und verächtlichen Sprechart, ein jeder, der in dem Nießbrauche oder Handel und Wandel die Gränzen der Billigkeit auf eine grobe Art überschreitet. Ich will deine Schinder speisen mit ihrem eigenen Fleische, Es. 49, 26. Ich will den Kelch deines Grimmes deinen Schindern in die Hand geben, Kap. 51, 23, denen, die Dich unterdrücken und plagen. So nennt man auch einen harten Wuchrer einen Schinder. Auch Fuhrleute, welche alte abgetriebene Pferde stets prügeln und zum Ziehen antreiben, erhalten diesen Namen, so wie überhaupt jeder, der mit Vieh hart und unbarmherzig umgeht. — In den Bergwerken ist Schinder an einigen Orten ein Flötz oder Gang, der einen andern Gang und die Anbrüche abschneidet.

Schinderey. 1. In der ersten eigentlichen Bedeutung a) die Wohnung des Schinders; in der anständigeren Sprechart die Kaffillerey, die Abdeckerey, s. unter Feld-Meister, Th. 12, S. 522. Die Arbeit, Verrichtung des Schinders, das Abdecken des gestorbenen Viehes, und in weiterer Bedeutung, eine jede ungeschickte Beraubung der Haut, ja eine jede eckelhafte Arbeit; jedoch Alles nur in der niedrigen Sprechart. — 2. In der figürlichen Bedeutung, jede grobe Ueberschreitung der Billigkeit im Nießbrauche und Handel und Wandel; auch nur in der harten und niedrigen Schreibart. Gott stürzt der Gottlosen Schinderey, Sprichw. 10, 3. Das Volk wird Schinderey treiben, Es. 3, 5. Er wartet

aufs Recht, siehe, so ists Schinderey, Kap. 5, 7.

Schindergrube, Schinderkute, s. Schindanger.

Schinderkarren, derjenige Karren, worauf der Abdecker das verstorbene Vieh auf den Schindanger führt. Ein solcher Karren hat zwei Räder und eine Winde, vermittelst welcher das todte Pferd, der Ochse ꝛc. herauf gewunden wird. Die Kaltschlächter oder Schinder besitzen darin eine solche Gewandheit, daß Einer allein ein todtes Pferd, wenn es auch noch so groß ist, heraufwindet.

Schinderknecht, der Knecht des Scharfrichters, welcher zum Abdecken gebraucht wird; in der niedrigen Sprechart der Kafiller.

Schinderkute, Schinderkule, s. Schindergrube.

Schinderling, eine leichte Bayersche Münze, die Herzog Ludwig zu Landshut schlagen ließ, die aber, da sie dem Volke sehr beschwerlich fiel, im Jahre 1460 wieder verrufen wurde. Es giebt auch noch jetzt in Bayern hin und wieder einige solche Schinderlinge, obgleich sie immer seltener werden.

Schindgrube, s. Schindanger; Schundgrube, ist noch davon verschieden; s. diesen Artikel.

Schiner, so viel als Markscheider, in den Nieder-Oesterreichischen Bergwerken.

Schinkchen, s. Schinken. Eine Conchylie, die geschnäbelte Telline, das Confectschinkchen, Banketschinkchen, s. unter Telline.

Schinken, (Schinkchen, Schinklein) Perna, Petaso, Fr. Jambon, in engerer Bedeutung die eingesalzenen und geräucherten Dickbeine oder Keulen der Schweine. Der Vorderschinken, der Hinterschinken. Im engsten Verstande versteht

man aber unter Schinken schlechthin allemal die geräucherte Hinterkeule eines Schweins, dagegen man die Vorderkeule in manchen Gegenden auch Hamme zu nennen pflegt. Ein roher Schinken, ein gekochter Schinken. Die berühmtesten Schinken sind die Westphälischen, Pommerschen, Ungarischen, aus der Buckowina, die Moldauischen, die Krakauischen, die von Halle und Glaucha im Magdeburgischen, die Ostfriesischen, Holsteinischen ꝛc. — In Frankreich sind die Schinken von Troyes in Champagne, Bayonne in Gascogne, Bordeaux in Guyenne, Mezin in Condomois, le Maus in der vorigen Generalität von Tours, Cherbourg in der Normandie, wie auch von Anjou und Flandern in Ruf. Man erhält auch vortreffliche Schinken von Najac in Rouergue, und von Pau in Béarn. Aus diesen Gegenden versehen sich die anderen Gegenden Frankreichs mit dieser Waare. Die Schinken und der Speck aus Mezin, woselbst man die Schweine mit lauter Eicheln und den Früchten des Korkbaumes mästet, haben einen trefflichen Geschmack. — Die Schinken von Portugall werden auch für sehr vorzüglich gehalten. — In Italien sind die aus Vicariato die Poppi im Florentinischen, wo die Schweine mit Kastanien gefüttert werden, und davon ein sehr zartes und schmackhaftes Fleisch bekommen, sehr beliebt; so auch die Schinken von Chianti im Pisanischen, von Sassafortino im Gebiet von Massa, und die aus dem Neapolitanischen. — In Spanien liefern die Apuljarras diesen Artikel von vorzüglicher Güte. Die Einwohner mästen daselbst ihre Schweine mehrentheils mit trefflichen Kastanien und Mais, wobei auch noch das Vieh in die Eichelmastung auf die Gebirge getrieben wird. Die hiesigen sogenannten

Schneeschinken sind nicht nur durch ganz Spanien, sondern auch auswärts berühmt. In Arragonien, woselbst die Schweinezucht ein ebenfalls sehr bedeutender Gegenstand der Landwirthschaft ist, werden die besten Schinken zu Brea und Illuca bereitet. — Im südlichen Deutschland, besonders in Mainz, werden die Schinken auf folgende Weise bereitet: Sie werden erstlich mit reinem Salpeter stark eingerieben oder gesalzen, dann läßt man sie acht Tage lang wohl gepreßt im Pöckel liegen; hierauf taucht man sie in Weingeist, worin zerstoßene oder zerquetschte Wachholderbeeren gethan worden, nimmt sie nach einer Weile wieder heraus und hängt sie in die Rauchkammer. Auf den Herd macht man Feuer von dürrem Wachholdergesträuch, und läßt sie darin so lange hangen, bis sie gut genug geräuchert worden. Durch diese Zubereitung bekommt das Fleisch nicht nur im Innrrn eine sehr schöne Röthe, sondern auch einen vortrefflichen Geschmack, auch werden sie beinahe oder fast so hart wie Holz. — Auf eine zweite Art. Man muß sogleich, als die Schinken vom Schweine genommen worden, sie an die Erde unter ein mit Steinen beschwertes Brett legen. Hier lasse man sie vier und zwanzig Stunden liegen; dann salze man sie mit dem Ueberreste der Sauce, die sich im Pöckelfaß befindet, oder auch, wenn sie einige Zeit darin gelegen, wickle man sie in Heu, lege sie in eine Kufe oder einen Bottich, so daß immer eine Schicht Schinken und eine Schicht Erde dazwischen komme. Nach zwei Tagen nehme man sie heraus. Man nehme Weinhefen und lasse ihn mit Salbey, Rosmarin, Ysopp, Majoran, Thymian und Lorbeerblättern kochen. Diese Abkochung gieße man laulich über den ausgewickelten und in ein

wohl verstopftes Gefäß gethanenen Schinken, und lasse ihn damit zwei Tage stehen; dann bringe man ihn in den Rauch, oder auf eine Stange in der Nähe des Herdes, und lasse ihn fünf bis sechs Tage zu zwei verschiedenen Malen mit Wachholder durchräuchern. — Auf eine dritte Art. Man salze die Schinken und lasse sie fünf Tage in der Salzlake liegen; dann herausgenommen und in Eisenfeilspäne gethan, worin man sie zehn Tage liegen lassen kann; dann mit rothem Weine abgewaschen und in die Rauchkammer gehängt, in welcher man zweimal des Tages ein Feuer von Wachholdergesträuch macht, und sie so zehn Tage behandelt. — Auf eine vierte Art. Sobald das Schwein ausgeschlachtet worden, nehme man die Schinken davon, uud recke oder dehne sie gut aus, damit sie gut runzeln; dann bringe man sie zum Schwitzen in den Keller, und lasse sie in trockner Jahreszeit vier Tage, in feuchter dagegen nur zwei Tage darin, indem man sorgfältig daß von ihnen ausschwitzende Wasser abwischt; dann legt man sie zwischen zwei Bretter in die Presse, und läßt sie darin eben so lange, als sie im Keller gelegen. Hierauf würzt man sie mit Salz, Pfeffer, Gewürznelken und gestoßenem Anis. Nach neun Tagen nimmt man sie aus dem Pöckel, wickelt sie in Heu und gräbt sie im Keller an einem Orte, wo es nicht sehr feucht ist, in die Erde; man muß sie jedoch hier nicht zu lange liegen lassen, damit sie nicht verderben. Sobald sie hier fortgenommen werden, müssen sie in den Rauchfang gehängt und zwei bis dreimal des Tages mit Wachholdergesträuch, welches gerade darunter gelegt und angezündet wird, geräuchert werden. Sobald sie trocken geworden, hängt man sie in einer nicht zu feuchten Kammer auf, worin man sie so lange läßt, bis sie gekocht werden sollen.

Die Bayonner Schinken werden auf folgende Weise zubereitet. Ehe man die Schinken salzt, müssen sieben bis acht Tage vorübergehen, bis sie anfangen klebrig zu werden; dann wasche man sie gehörig, und nachdem sie geschält und abgeputzt worden, nehme man so viele Unzen Salz, als der Schinken Pfunde wiegt, und so viele Unzen Salpeter, als Pfunde Salz genommen worden. Sowohl das Salz, als der Salpeter müssen gepülvert und damit der Schinken eingerieben werden, welchen man, um dieses zu verrichten, auf ein Brett legt, welches abschüssig angebracht worden, so daß das Abtröpfelnde des Schinkens unten in einem Gefäße aufgefangen werden kann, womit man nach und nach vermittelst eines Tuches den Schinken so lange wieder benetzt, bis er Alles wieder eingesogen hat, hierauf wird er abgetrocknet, in Weinhefen getaucht oder damit überstrichen, trocken werden lassen und in den Rauch gehängt. Hier wird er nun drei- bis viermal des Tages mit angezündetem Wachholdergesträuch eine Stunde lang geräuchert und solches fünf bis sechs Tage fortgesetzt. Nachdem er gut durchgeräuchert und trocken geworden ist, wird er in Asche aufbewahrt. — Auf gewöhnliche Art werden die Schinken in eine Lake gethan, welche aus Salz, Salpeter, Thymian, Lorbeerblättern, Basilikum, Majoran, Saturey und Wachholderbeeren besteht, welche Species mit einer Mischung aus halb Wasser, halb Weinhefen befeuchtet werden. Nachdem die Kräuter in der Lake vier und zwanzig Stunden gelegen haben, wird das Ganze abgeklärt, und in diese abgeklärte Lake die Schinken vierzehn Tage lang gelegt. Man läßt sie dann abtropfen und in der Rauchkammer räuchern. Wenn sie genug geräuchert ha-

ben, werden sie mit Weinhefen und Weinessig gerieben, und in die Asche gelegt. — Man läßt die Schinken auch vierzehn Tage lang in der Lake, indem man sie mit dem geschmolzenen Salze oder der Lake, welche sich in dem Pökelfasse befindet, begießt, und hängt sie dann in den Rauch.

Im nördlichen Deutschland werden die Schinken auf folgende Weise geräuchert oder überhaupt zubereitet. Die Schinken werden, nachdem sie von dem geschlachteten Schweine gelöset worden, acht Tage frisch liegen gelassen, so daß sie mürbe werden; dann legt man sie acht Tage lang in Salzlake, die aus Salz und etwas Salpeter, nach dem Verhältniß der Größe des Schinkens, bereitet worden, so daß ungefähr eine Unze Salz und 1/2 Loth Salpeter auf das Pfund frischen Schinken kommt. Sobald sie herausgenommen werden, drückt man den Pökel mit einer darauf gelegten Last wohl aus, salzt die Schinken noch einmal auf der Fleischseite, und hängt sie noch drei Tage in eine Rauchkammer. Hier zündet man Eichen- oder Buchenspäne, oder auch Wallnußblätter, Wachholdergesträuch, Rosmarienstrauchwerk und dergleichen wohlriechende Küchenkräuter an, und läßt sie räuchern. Es versteht sich, daß dieses Räuchern an jedem Tage mehrere Male geschehen muß.

Gute und frische Schinken müssen, wenn man mit einem Messer bis an den Knochen sticht, dasselbe wieder heraus zieht und daran riecht, keinen unangenehmen ranzigen oder schimmlichen Geruch geben; so wie man überhaupt den Speck, der von der Buchen- oder Eichelmast erhalten wird, dem weit vorzieht, der von der Branntweinbrennerey-Mast kommt, so ist es derselbe Fall in Absicht auf

die Schinken. Ferner ist der gehörige Grad des Einsalzens und der Räucherung ein sehr wesentliches Stück, wovon die Güte dieses Artikels abhängt; denn beides, das Einsalzen und das Räuchern, muß weder zu stark, noch zu schwach gewesen seyn, wenn das Fleisch schmackhaft und von Dauer seyn soll.

Zubereitung des Schinkens, wenn er gekocht werden soll. Nachdem der Schinken, wie es seyn muß, gesalzen und gepökelt worden, wird er in warmes oder vielmehr laulichtes Wasser getaucht, nachdem dieses mehrere Male geschehen, so wird er gewaschen und abgetrocknet. Dann thut man ihn in einen Kessel so gedrängt, als möglich, damit wenig Brühe darüber stehe, und damit durch dieses Mittel, der Ueberfluß an Wasser nichts von seiner Güte vermindere. Auf den Grund des Kessels lege man eine Handvoll feines Heu, nebst feinen Kräutern, zwei große Zwiebeln und Citronenschale. Nach Maaßgabe, daß die Brühe einsickert oder einkocht, sorge man immer wieder für warmes Wasser, um sie wieder zu verlängern, bis daß der Schinken vollkommen gut gekocht ist. Dann nimmt man ihn heraus und läßt ihn in seiner Sauce so kalt werden, daß man ihn mit der Hand aus dem Kessel nehmen kann. Hierauf legt man ihn auf eine Schüssel, und läßt ihn abtropfen; hebt dann die Schwarte über den Speck in die Höhe, um ihn mit etwas Pfeffer und gestoßenem Zimmt zu würzen, mit einigen Gewürznelken zu spicken, und mit gehakter Petersilie, etwas Thymian und Lorbeerblättern zu schmücken; dann bedeckt man ihn wieder mit der Schwarte, und läßt ihn Zeit kalt zu werden. Einige lassen ihn auch in Wein kochen; allein man giebt vor, daß ihn der Wein hart oder zähe macht.

Zubereitungsarten des Schinkens in der Haushaltung oder Küche. Frischer Schinken im Ofen. Man lege einen frischen Schinken, 10 bis 12 Pfund an Gewicht, einige Tage in Salz und schneide dann die Schwarte ab; hierauf schneide man einige Zwiebeln, gelbe Rüben und Petersilienwurzeln in dünne Scheiben, belege damit den Schinken, so wie auch mit einigen Nelken und Pfefferkörnern, drücke den Saft von zwei Citronen darüber, wickele ihn so in doppeltes Papier und schnüre ihn fest zusammen, lege ihn auf eine verzinnte Tortenpfanne und setze ihn drei Stunden in einen heißen Backofen, daß er darin gahr werde. Man löse drei bis vier Eßlöffel voll Hagebutten- oder Himbeermarmelade mit einer halben Kanne Mallaga auf, thue etwas Zucker hinzu, und lasse sie auf dem Feuer heiß werden, aber nicht kochen, wickle den Schinken aus dem Papiere, bestreiche ihn mit Glace und gieb die Sauce darüber.

Schinken à la Bourgogne. Man wässert einen geräucherten Schinken mehrere Tage, je nachdem er frisch geräuchert oder schon alt ist, schneidet die Schwarte und Alles Ungenießbare davon, legt ihn in eine lange Casserolle, thut einige Scheiben mageres Rindfleisch und einen Kalbsknochen von der Keule oder Schulter dazu, nebst sechs ganzen Zwiebeln, zwei gelben und zwei Petersilienwurzeln, einigen Pfefferkörnern und Nelken, zwei Flaschen guten Burgunder und so vielem Wasser, daß er bedeckt ist, deckt die Kasserolle fest zu, und läßt ihn drei Stunden gelinde kochen; dann zieht man ihn auf eine Schüssel, gießt den Satz durch ein Haarsieb in eine Kasserolle, nimmt alles Fett davon ab, läßt ihn bis auf eine halbe Kanne einkochen, thut einen Anrichtelöffel voll Coulis, oder

in Ermangelung derselben etwas Butter in Mehl geknetet, und ein Stückchen Zucker dazu, und gießt nachher diese Sauce über den Schinken. Will man den Schinken kalt serviren, so läßt man ihn in seinem Satze kalt werden, hebt ihn dann heraus, nimmt alles Fett davon, klärt ihn wie Consommé, läßt ihn durchlaufen und belegt den Schinken oberwärts damit, wenn es gallertartig geworden ist. Auf diese Weise behandelt man auch den Schinken, wenn er kalt gegeben werden soll, mit weißem Wein, wozu man dann nur eine Flasche gebraucht. Einen geräucherten Schinken in Wasser abzukochen, erfordert bloß, wenn derselbe schon alt und trocken ist, ihn einige Tage zuvor zu wässern, und ihn dann in vollem Wasser ganz unmerklich kochen zu lassen, aber ja nicht zu weich; dann zieht man ihm die Schwarte ab und garnirt abgekochte Gemüse dazu.

Schinken im Ofen von Pastetenteig. Man wässere einen Schinken von ungefähr zwölf Pfund gut aus, löse unterwärts den Knochen heraus, schneide die Schwarte und alles Ungenießbare davon, lege ihn in eine ovale Kasserolle, welche man zuvor dünn mit hartem Pastetenteige ausgelegt hat. Unten auf den Teig lege man eine Schicht geriebenen Meerrettig und zwei Zwiebeln Rocambole, decke oben den Schinken mit hartem Teige zu, wie eine Pastete, und gebe ihm die gehörige Oeffnung im Deckel. Man gieße nun durch einen Trichter 1/2 Flasche Rheinwein in die Oeffnung, setze ihn sogleich in den heißen Backofen, da sonst der Wein in den Teig zieht, und lasse ihn vier Stunden backen. Hierauf gieße man noch einen kurz eingekochten Satz einer Hühner- oder Kalbfleischbraise hinein, und lasse ihn kalt werden, worauf er dann mit einem äußerst

scharfen Messer in Scheiben geschnitten, kalt servirt wird, indem er wegen seiner ausserordentlichen Mürbigkeit nicht warm geschnitten werden kann.

Schinken auf dem Roste gebraten. Man bestreiche dünne Scheiben von gekochtem Schinken mit Butter, lege sie auf den Rost, und bestreue sie, wenn sie warm geworden, mit Pfeffer. Man kann solche auch roh und ungesotten auf dieselbe Weise braten. Man ißt ihn zu Salat oder mit Essig und Pfeffer, auch mit Senf oder Mostrich.

Schinken am Spieße gebraten. Man löse die Schwarte von dem Schinken und putze ihn unten fein ab; wässere ihn in laulichem Wasser gehörig aus, und lege ihn in eine Schüssel; gieße ein Maaß weißen Wein darauf und lasse ihn zehn bis zwölf Stunden so liegen; dann stecke man ihn an den Bratspieß, umwickle ihn mit Papier, gieße den Wein, darin er geweicht worden, in die Bratpfanne, und begieße ihn oft während des Bratens. Wenn er gahr ist, so bestreue man ihn mit feiner Semmelkrume und grüner Petersilie und lasse ihn sich gut färben; dann vom Spieße gezogen, kalt werden lassen, auf einer weißen Serviette angerichtet, und mit grüner Petersilie als Beigericht belegt.

Schinken in einer Brühe. Man löse von einem Schinken die Schwarte ab, putze ihn unten reinlich, und säubere den äußern Knochen; dann gut gewässert, aus dem Wasser gezogen und mit Bindfaden umbunden; hierauf den Boden eines kupfernes Topfes, nach der Größe des Schinkens mit Speckstreifen und Scheiben von geklopftem Rindfleische belegt, ferner mit feinen Kräutern, Gewürzen, Lorbeerblättern, großen Zwiebeln, Pastinaken, gelben Rüben, Petersilie, kleinen grünen Zwiebeln, aber nicht mit Salz; dann den Schin-

ken darauf gelegt, so daß das Magere unterwärts, der Speck aber oberwärts zu liegen komme; belege den Schinken oben, wie unten, decke den Topf mit einem Deckel zu, verklebe ihn fest mit Teig, und lasse den Schinken bei gelindem Feuer oben und unten zehn bis zwölf Stunden kochen. Wenn er gahr ist, lasse man ihn in seiner Sauce erkalten. Dann herausgenommen, den Bindfaden abgemacht, in eine Tortenpfanne gelegt und mit feiner Semmelkrume bestrichen; hierauf mit einer glühenden Kohlenschaufel gefärbt, auf einer Serviette angerichtet, und mit grüner Petersilie zu einem Beigerichte gegeben. Man kann auch diesen in einer Brühe gekochten Schinken zu einem Hauptgerichte warm anrichten. Wenn nämlich der Schinken gahr ist, so nimmt man ihn heraus, richtet ihn gehörig, und schüttet ein Ragout von Kälbermilch darüber, wie unten bei der Schinkenpastete angegeben worden. Man kann ihn auch mit einer Karpfensauce oder mit Krebsragout anrichten.

Schinkenessenz. Man schneide rohen Schinken in kleine Scheiben, klopfe sie wohl, und belege damit den Boden einer Kasserolle, gerade so, als wenn man Jus von Kalbfleisch machen will, und lasse sie auf dem Kasserollloche schwitzen. Wenn sie angebacken sind, so thue man ein wenig ausgeschmolzenen Speck dazu, bestreue sie auch mit etwas Mehl, rühre sie mit einem Kochlöffel um, und gieße Jus von Kalbfleisch daran; dann mit einem Bündchen kleiner Zwiebeln und feiner Kräuter, Gewürznelken, einigen Citronenscheiben, einer Hand voll gehackter Champignons, gehackter Trüffeln, einigen Semmelrinden, und etwas Weinessig gewürzt. Wenn dieses Alles gahr gekocht ist, durch ein Haartuch geschlagen, und die Jus, ohne ferneres Kochen, an einem besonderen Orte aufbewahrt.

Man kann sich dieser Jus zu allen Sachen bedienen, wo Schinken hinzu kommt. Wer Knoblauch liebt, kann auch ein Schnitt desselben hinzu thun.

Dicklichte Schinkenessenz. Wenn vom rohen Schinken das Fett abgeschnitten worden, so schneide man ihn in Scheiben und klopfe diese wohl. Man belege mit diesen Scheiben den Boden einer Kasserolle, thue eine in Scheiben geschnittene große Zwiebel, gelbe Rüben und Pastinaken dazu, decke die Kasserolle zu, und lasse den Schinken bei gelindem Feuer schwitzen. Wenn er angebacken ist, so streue man ein wenig Mehl hinein, und wende ihn um; gieße Jus von Kalbfleisch und Brühe, von jedem gleich viel, daran, und lasse es wohl färben, würze es auch mit zwei oder drei Champignons, eben so vielen Trüffeln und Mousserons, zwei oder drei Nelken, Basilikum, einer grünen ganzen Zwiebel, und Petersilie, thue auch einige Semmelrinden hinzu, nach dem Maaße, als man Essenz machen will, koche es zusammen gelinde und ungefähr 3/4 Stunden auf dem Kasserolloche; dann durch ein Haartuch geschlagen. Man kann diese Essenz zu allen Beigerichten gebrauchen.

Schinkenessenz nach Französischer Art. Roher Schinken wird in kleine Scheiben geschnitten, gut geschlagen und in eine Kasserolle gethan, dann setzt man ihn über ein mit Feuer angefülltes Kohlenbecken, damit er Farbe bekommt, indem man noch etwas Mehl hinzuthut oder vielmehr darauf schüttet. Wenn die Scheiben Farbe erhalten haben, thue man Kalbfleischbrühe, einen Büschel Zwiebolle, feine Kräuter, Rocambole, einige Gewürznelken, Trüffeln, eine Hand voll gehackte Champignons, etwas Weinessig und etwas Brodkrume hinzu. Nachdem Alles gekocht worden, wird es

durch ein Haarsieb gelassen, um die Brühe klar zu erhalten, die man in einem reinen Topf aufbewahrt. Man kann sich dieser Essenz zu allen Ragouts, wo Schinken zu gehört, bedienen.

Noch eine andere Schinkenessenz zu Ragouts. Man thue in eine Kasserolle, einige Stücke Kalbfleisch, nach der Quantität Essenz die man zu machen wünscht; dann nehme man die Haut von dem Fette eines Schinkens, schneide das Fleisch in Scheiben, und thue es zu dem Kalbfleische in die Kasserolle, thue dazu etwas Wurzelwerk, als Pastinaken, Mohrrüben, Petersilienwurzeln ꝛc., und einige Zwiebeln, bedecke die Kasserolle und lasse das Ganze sehr langsam über Feuer schwitzen. Sobald das Fleisch heiß zu werden anfängt, öffne man die Kasserolle, wende die Schinkenscheiben, damit sie Farbe nehmen; hierauf nehme man sie heraus mit dem Kalbfleische. Man thue in die Kasserolle ein Stück Butter, etwas Mehl, rühre es mit einem hölzernen Löffel recht um, und benetze es sogleich mit guter nicht gesalzener Bouillon; dann das Kalbfleisch und den Schinken wieder hineingethan, mit Citronenscheiben, einigen Stückchen Knoblauch, einigen Gläsern guten weißen Wein gewürzt, und lasse es mit dem schon vorhandenen Coulis sich gehörig vereinigen. Man trage Sorge, daß sie gehörig entfettet wird, und wenn Alles tüchtig gekocht hat, nehme man das ganze Fleisch heraus und lasse die Essenz durch ein Haarsieb laufen. Diese Essenz dient zu allen Gattungen Fleisch, und warmen Fleisch-Gebäcknissen, auch zu Butter-Fischen. Es ist sehr gut die Schinkenscheiben wieder in die Essenz zu legen; sie können dann mehrere Male dienen. Man kann sie auch in Würfel schneiden, um sie auf ein Stück Rindfleisch, oder auf Artischocken-

boden zu werfen, man läßt sie hingegen in Scheiben oder schneidet sie in Filets, zu Hühnern, Kapaunen ꝛc. Die Abschnitzel oder der Abgang der Schinkenschnitte sind gut, um sie in die gewöhnliche Coulis zu thun.

Schinkencoulis. Man belege den Boden einer Kasserolle mit einigen Speckstreifen hin und wieder, die ganze Kasserolle hingegen mit etwas dicken Scheiben aus einer Kalbskeule, auf solche lege man dann einige Schinkenscheiben, nachdem man will, daß das Coulis einen Schinkengeschmack haben soll; hierauf thue man einen Kochlöffel voll Brühe, die keine Farbe hat, wie auch so viel gestoßenen Zucker, als man zwischen zwei Finger fassen kann, und lasse es zusammen 1/4 Stunde schwitzen; dann verstärke man das Feuer. Wenn nun Alles von dem Zucker candirt und das Fleisch eine gute Farbe hat, so wird das Fleisch und der Schinken herausgenommen, auf einen Teller gelegt, gute frische Butter in die Kasserolle gethan, und wenn solche geschmolzen, so viel Mehl, als zu der Jus gehört, hineingestreut, damit gekocht, damit es eine gelbliche Farbe annehme. Wenn es sich dann zu färben anfängt, wirft man zwei kleine halbe, von einander geschnittene Zwiebeln hinein, und rührt es beständig um, thut ein wenig Petersilie dazu, und gießt ein wenig gute Brühe daran; dann wird es mit einigen Gewürznelken, verschiedenen gereinigten Champignons, und einem oder zwei ganzen Schalen Knoblauch gewürzt, zusammen gelinde gekocht, beständig umgerührt, bis daß es gahr ist, durch ein Haarsieb geschlagen und zum Gebrauch aufbewahrt. Wenn zu dem Coulis nicht Mehl genug genommen worden, so können einige geraspelte gelbgefärbte Semmelrinden, nicht aber die Krume, hinzugethan werden. Dieses Cou-

lis kann man zu allen Gerichten gebrauchen; auch kann solches entweder durch ein Haartuch oder durch ein Haarsieb, welches aber nicht zu enge seyn darf, durchgelassen werden, nur darf kein Fleisch mit durchgehen, als welches man zuvor, ehe es durchgeschlagen wird, mit einem Schaumlöffel wegnehmen muß. Andere zerlassen so viel Mehl, als nöthig ist, in einer Kasserolle mit Jus und Brühe, nachdem sie zuvor das Fleisch anbacken lassen, und mit Brühe benetzt haben. Uebrigens muß man unterrichtet seyn, wie das Coulis gefärbt und Alles so vermischt werden soll, daß es mit dem Fleische gahr werde. Dieses Coulis verbindet sich und macht leichter dicklich, als die andern, und dieserhalb hängt es sich auch eher an die Kasserolle, wenn es nicht umgerührt wird. Man würzt dasselbe auch, wie schon vorher gemeldet worden. Wiederum Andere lassen das Fleisch in einer Kasserolle schwitzen, und wie eine Jus anbacken, gießen dann Brühe daran, und nehmen statt des braun gebrannten Mehls, Rinden von geraspelten feinen Semmelbrödchen, würzen es auf die oben angeführte Weise, und wenn es gekocht hat, schlagen sie es durch ein Haartuch. — Mehrere Coulis mit Schinken, s. auch den Artikel Sauce, Th. 37, S. 49 u. f.

Schinkenfarce. Man nehme nach Verhältniß oder nach Gutdünken ein Stück von geräuchertem Schinken, woran jedoch etwas Speck oder Fett sitzen muß, schneide es in Würfel, und lasse es eine Stunde lang wässern; dann setze man es mit frischem Wasser und ein Paar ganzen Zwiebeln zum Feuer, und koche es einmal auf; hernach hacke man dasselbe mit Zwiebeln, wie auch Citronenschalen, zwei Eyern, Petersilie, Thymian, geriebenem und geweichtem Weißbrode, auch wenn es

nöthig ist, mit etwas abgeriebener Butter, und wenn es von dem Schinken nicht salzig genug seyn sollte, noch etwas Salz dazu gethan, dann so fein wie ein Teig gemacht, so ist die Farce zu allen Pasteten gut.

Schinkenpastete. Wenn man von dem Schinken den Knochen unterwärts abgelöset und die Haut abgeschnitten hat, legt man ihn in eine Kasserolle, thut etwas Rindfleisch, vier Kalbsfüße, mehrere Zwiebeln, Mohrrüben, Pfeffer, ganzen Nelken und Citronenscheiben dazu, gießt eine Bouteille Wein darauf, und läßt ihn eine halbe Stunde kochen und darin kalt werden. Drei Pfund gutes Kalbfleisch werden mit einer Kalbsleber, 1 Pfd. frischem Speck und etwas fein gehackten Schalotten, Estragon, Petersilie, Salz, Pfeffer und gesloßenen Kräutern fein gewiegt, in den Pastetenkasten gethan, der Schinken darauf gelegt, mit Farce zugestrichen, der Saft einer Citrone darauf gedrückt, mit einem Löffel voll des Schinkensaßes befeuchtet, Speckbarden darüber gelegt, mit dem Deckel zugemacht und drei bis vier Stunden gebacken. Beim Backen muß man ein kleines Spißglas Rum oder Arrack hineingießen, auch dann und wann einen Löffel von der Gelée. Wenn sie gahr ist, läßt man sie mehrere Stunden auskühlen, schneidet dann den Deckel auf, nimmt die Speckscheiben heraus, und belegt es oben ganz mit Gelée.

Schinkenpastete auf eine andere Art. Man löse vom Schinken die Schwarte und schneide das Vorbein ab, so wie den Knochen aus der Mitte heraus; dann in Speckstreifen und Rindfleischscheiben gewickelt, nebst feinen Kräutern, Gewürzen und einigen Lorbeerblättern. Wenn der Schinken auf diese Art bekleidet worden, so lasse

man ihn in einer Bräse und zugedeckt zwölf Stunden in einem nicht zu heißen Ofen kochen; hacke zwei Pfund mageres Schweinefleisch aus der Keule und frischen Speck recht klein, würze es mit feinen Kräutern, Gewürzen, Zwiebeln, Petersilie, Salz und Pfeffer, thue dazu 5 oder 6 rohe Eyerdottern und in Rahm geweichte Semmelkrumen, und stoße Alles in einem Mörser. Man bestreiche nun den Rand der Anrichteschüssel mit Ey, und mache das Füllsel dicht auf den Rand der Schüssel herum, tauche dabei die Hand in Ey, und mache ihn fest, bestreue ihn mit feinen Semmelkrumen, und backe ihn im Ofen gahr. Hierauf mache man ein Ragout von Schweinsnieren, welche zuvor mit dem Schinken in der Bräse gahr gekocht worden sind; schneide diese in Scheiben, desgleichen Champignons, Trüffeln, geräucherte und gahr gekochte Rindszunge in Würfel zerschnitten. Thue nun in eine Kasserolle ausgeschmolzenen Speck, setze sie auf, und bereite das Ragout darin; würze es gehörig, und schwenke es einige Male um; dann etwas Jus dazu gethan und gelinde kochen lassen. Hierauf abgefettet, und mit Kalbfleisch- und Schinkencoulis dicklich gemacht. Zu dem Teige nehme man 1 Pfd. feines Mehl, 1/2 Pfd. frische Butter, 4 bis 5 rohe Eyerdottern, etwas Salz und Wasser, knete dieses Alles zusammen zu einem festen Teige, und mangle ihn eines halben Fingers dick aus. Dann nehme man eine Kasserolle von der Größe, daß sie auf den Fleischrand der Schüssel paßt; kehre die Kasserolle, welche aber rein und blank seyn muß, um, und bestreiche sie auswendig auf dem Boden und an den Seiten umher mit frischer Butter. Man lege nun das Teigblatt zierlich über die Kasserolle, und gebe ihm sowohl oben, als unten, ein gutes Ansehen.

Das, was vom Teige unten an der Kasserolle übersteht, schneide man über dem Rande der Kasserolle ab, ziere oben den Boden des Teiges mit einem Ausschnitte, desgleichen den Rand der Kasserolle, und backe ihn im Ofen gahr. Wenn er gahr ist, mache man ihn, da er noch warm ist, vorher ein wenig los, im Fall er sich angehängt haben sollte; wenn er los ist, lasse man ihn auf der Kasserolle stehn und erkalten. Wenn nun Alles zum Anrichten fertig ist, nehme man den Schinken aus der Bräse, lasse ihn ablaufen, lege ihn gehörig in die erwähnte Anrichteschüssel, gebe das Ragout heiß darüber, nehme den Deckel behutsam von der Kasserolle ab, decke ihn über den Schinken, und richte die Pastete an.

Pastete von Schinken mit Kirschsauce. Der Schinken wird in der Bräse gahr gekocht, auf der Schüssel einen Teigrand von Butterteig gebacken, den Deckel aber von Krokantenteig; dann Kirschen und deren Kerne im Mörser zerstoßen, in eine Kasserolle gethan, mit einem Dutzend Gewürznelken und einer Stange in Stücken gebrochenen Zimmt gewürzt, halb Wein und halb Wasser, auch einige Semmelrinden dazu gethan, und solches über Feuer gelinde kochen lassen. Wenn sie gahr sind, durch ein Haarsieb gestrichen in eine andere Kasserolle, den nöthigen Zucker hinzugethan und die Sauce dicklich kochen lassen. Wenn Alles zum Anrichten fertig ist, lege man den Schinken in die Schüssel mit dem gebacknen Teigrande, gieße die Kirschsauce darüber, bestreue den Schinken mit gehacktem bitterem Mandelbisquit und Pistazien, decke den Deckel mit Krokantenteig darüber, und gebe die Pastete warm zu Tische.

Warme Schinkenpastete auf Wiener Art. Man nehme einen kleinen Schinken, schneide die Schwarte davon ab, löse den Knochen aus der Mitte heraus, putze dann den Schinken sauber ab, und spicke ihn mit dicken ohne Salz gewürzten Speckstreifen. Hierauf eine so große Pastete geformt, als zu dem Schinken nöthig ist, von gewöhnlichem Teige, und wenn solche fertig ist, so belege man den Boden mit Speck, Pfeffer und feinen Kräutern, als Estragon, Majoran, Thymian, Petersilie ꝛc., aber ohne Salz, lege den Schinken darauf, würze ihn oben eben so, wie unten, bedecke ihn mit Speckstreifen oder Barden, und schließe die Pastete mit eben dem Teige. Man setze oder schiebe die Pastete in den Ofen, und lasse sie darin so lange stehen, bis sie gahr ist; ungefähr 8 bis 10 Stunden. Man bereite nun ein Ragout von Hahnenkämmen, Kalbsbraten, fetten Lebern, Trüffeln und Champignons, welches zusammen in eine Kasserolle mit zerlassenem Speck gethan wird; dann Jus daran geschüttet, und auf dem Kasserollloche 1/2 Stunde gelinde kochen lassen. Wenn es gahr ist, gut abgefettet und mit einer Kalbfleisch- und einer Schinkencoulis dicklich gemacht. Man muß das Ragout kosten, ob es auch einen scharfen und guten Geschmack habe, nur Salz braucht man wegen des Schinkens nicht daran zu thun. Wenn die Pastete gahr ist, wird sie geöffnet, abgefettet, das Ragout hineingethan, und das Ganze warm angerichtet. Statt des Ragouts kann auch eine Karpfensauce, und an Fleischtagen kann sie mit einem Krebsragout zubereitet werden.

Eine dergleichen kalte Pastete. Der Schinken wird, wie vorher angegeben worden, erst zubereitet, und dann in Speckstreifen und Rindfleischscheiben, mit feinen Kräutern, Gewürzen und

ein Paar Lorbeerblättern gewickelt. Man läßt ihn nun in einer Brühe 10 bis 12 Stunden gut verdeckt kochen. Den Pastetenteig macht man aus Mehl, Wasser, Ey und ein wenig Butter; bildet davon auf der Schüssel, in welcher man anrichten will, einen großen Rand, der aber dick seyn und einen guten Grund haben muß, damit er feststehe, weil kein Pastetenboden dazu kommt. Ausserhalb auf dem Rande herum macht man allerhand Zierrathen von Blumenwerk, und wenn der Rand in dem Ofen gahr ist, ziehe man den Schinken heraus, mache alles Fett, was um denselben sitzt, davon, lege ihn in die Schüssel, thue die Brühe, die er gegeben, dazu, und lege auch in den leeren Raum die Speck- und Rindfleischscheiben, fülle hernach den Rand, wie es gewöhnlich bei Pasteten geschieht; dann mit geriebener Brodkrume und ein wenig gehackter Petersilie bestreut, mit einer glühenden Schaufel gefärbt, und zu einem Beigerichte gegeben.

Pastete von gekochtem und gehacktem Schinken. Man nehme ein Stück von einem kalten gekochten geräucherten Schinken, hacke dasselbe etwas gröblich klein, und menge es mit klein gehacktem Speck, Zucker, Zimmt, eingemachter Citronenschale und etwas weißem Pfeffer. Man verfertige nun den gewöhnlichen Pastetenteig, und lasse sie im Ofen backen.

Pastete von gekochtem Schinken, welche man kalt auf den Tisch geben kann. Der geräucherte Schinken wird in lauwarmes Wasser gelegt, so daß er weich wird, und der Knochen sauber herausgelöset; wenn der Schinken gut ausgewässert worden, wird er in eine Serviette geschlagen, mit Bindfaden umwickelt, und mit Petersilie, Majoran, ganzen Zwiebeln, Thymian, Es-

tragon, Lorbeerblättern auch, wer Liebhaber davon seyn sollte, etwas Rocambole, gekocht. Wenn der Schinken völlig gahr ist, herausgenommen und kalt werden lassen, und oben die Schwarte und unten das Schwarze sauber abgeputzt. Man richte nun eine Farce zu, wie oben, S. 548, angegeben worden; dann eine aufgesetzte Pastete, oder eine von gewöhnlichem mürbem Teige verfertigte backen lassen. Man mache nun eine Sauce mit etwas braunem Mehle, rothem Wein und Wasser, Zucker, Zimmt, gestoßenen Gewürznelken, Citrone und Lorbeerblättern, lasse Alles gehörig durchkochen, doch so, daß die Sauce nicht zu dick werde, und schütte sie in die Pastete, so kann die Pastete entweder warm oder kalt gespeiset werden.

Eine einfache Pastete von Mainzischen Schinken. Man nehme ein Stück von einem kalten und geräucherten gekochten Schinken, und schneide dasselbe in dünne Scheiben. Man mache dann von demselben Schinken ein wenig Farce, das heißt, man schneide etwas davon in Würfel und hacke diese mit ein Paar Eyern, etwas geriebenem Weißbrode, ein wenig Gewürz und feinen Kräutern klein; eine Pastete von feinem Teige verfertiget, damit gefüllt, im Ofen backen lassen, eine beliebige Sauce darein geschüttet, und auf den Tisch gegeben. — Einige andere Zubereitungsarten der Schinkenpasteten, s. unter Pastete, Th. 108, S. 50 u. f.

Schinkenbrod. Man mache in ein kleines wohl geraspeltes Brod unten ein Loch, behalte aber das herausgeschnittene Stück Rinde, um das Brödchen hernach wieder damit zu schließen. Nehme die Krume heraus, und fülle das Brödchen mit Rebhühnerhaschée; dann mache man das Loch mit dem Stück Rinde wieder zu, und binde

einen Bindfaden kreuzweis und fest darum, weiche es dann ungefähr 1/2 Viertelstunde in Milch und lasse es hernach auf einem Teller ablaufen; dann in Schmalz gebacken, in eine Anrichteschüssel gelegt, und ein gutes Schinkenragout darüber angerichtet.

Schinkenragout, s. unter Ragout, Th. 120, S. 430.

Koch von Schinken. Man koche in einem Quarte Milch 1 1/2 Pfd. Semmelkrumen zu einem dicken Muße, und streiche es dann durch ein Haarsieb oder Durchschlag; dann 1 Pfd. Butter zur Sahne gerührt, 8 Eyerdottern, und eben so viel ganze Eyer darunter gethan, hierauf 2 Pfd. abgekochten und fein gehackten mageren Schinken nebst dem Muße dazu, gehörig gewürzt, und wenn das geschlagene Eyweiß noch darunter gerührt worden, so lasse man die Masse in einer blechernen Schüssel oder Tortenpfanne in einem nicht zu heißem Ofen backen, wozu 1 1/2 Stunde Zeit erfordert wird.

Torte von Westphälischem Schinken nach Wiener Art. Man schneide ein Stück von einem gekochten Westphälischen Schinken in dünne Scheiben, oder hacke ihn auch klein; dann belege man eine Tortenpfanne mit einem Boden von feinem Teige, nebst guter frischer Butter, einem Lorberblatt, wie auch Etwas von klein geschnittenen feinen Kräutern; dann mit Pfeffer gewürzt; hierauf einen Deckel von eben dem Teige darüber gemacht, angestrichen, die Torte eine halbe Stunde im Ofen gebacken, und wenn sie gahr ist, Citronensaft und Jus von Hammelfleisch mit ein wenig Schalotten daran gethan, und so auf den Tisch gegeben.

Schinken zu transchieren. Da der Schinken, ehe er aufgetragen wird, nach abgelöseter Haut, innerhalb gewöhnlich mit Salbey, Zimmet und Gewürznelken besteckt oder bespickt ist, diese dann wieder darüber gedeckt worden, so setze man ihn mit dem Knochen zur linken Hand, wickle die Haut mit der Gabel zierlich auf, und steche die Gabel durch die Haut neben den Knochen hinein, thue die Salbey mit dem Messer auf einen besonderen Teller, schneide das Schwarze vorne länglich rund weg, fahre fort dünne Scheibchen, in Form eines halben Mondes, so viel man nöthig hat, bis an das Bein abzuschneiden; eben so auch auf der entgegengesetzten Seite; und wenn sie etwas zu groß werden sollten, so kann in der Mitte ein langer Schnitt durch geschehen. Sollte der Schinken sehr fett seyn, so kann man auch in der Mitte mit zwei halben Mondscheiben anfangen, und nachdem ein ovales Stück herausgeschnitten worden, kann auf beiden Seiten auf die angeführte Art fortgefahren werden. Der Rand und Boden muß aber vom Schinken ganz bleiben, und nur ausgehöhlt werden, das heißt, man schneide dünne halbrunde Stücke von beiden Seiten heraus bis an die Enden, welche an dem Knochen bleiben müssen.

Schinken aufzubewahren. Man mache von gestoßenem und gesiebtem schwarzem Pfeffer und etwas Wasser einen Teig, so viel als man bedarf, und bestreiche damit die Spalten und Rizzen des Schinkens. Diese shält die Schmeißfliegen davon ab. Man hänge die Schinken dann an einem Orte auf, wo es weder zu warm, noch zu feuchte ist. Sollen die Schinken weit verschickt werden, so packe man sie recht fest und dicht in

eine Kiste und dazwischen ganz trockene, nicht kienigte Hobelspäne, oder auch Heu.

Auf eine andere Art. Die Schinken müssen sauber abgewaschen werden, dann thut man sie in einen Kessel und läßt sie kochen; hierauf wieder heraus, reibt sie mit Salz und gestoßenen Wachholderbeeren, jedoch nicht zu stark, läßt sie kalt werden, legt sie dann in ein Fäßchen, streut Rosmarien, oder Thymian, Majoran und Lorbeerblätter dazwischen, gießt Essig und Wein darüber, so daß solches darüber stehe, und setzt es hierauf an einen kühlen Ort, wo jedoch kein Frost dazu kommen kann. Sie erhalten sich auf diese Weise über ein halbes Jahr. Wenn sie gespeist werden sollen, so müssen sie vorher gewässert werden, weil sie sonst einen sauren Geschmack haben.

Schinken von Fischen. Man nehme Karpfenmilch, das Fleisch von Schleien, Aalen und frischem Lachs; alle diese Fleischsorten zusammengemischt, indem man sie sehr fein mit Salz, Pfeffer, Petersilie und guter Butter hackt. Nachdem Alles gut gehackt worden, gebe man das Ganze die Gestalt eines Schinkens, auf Karpfenhäuten; dann in ein weißes Tuch geschlagen, und sehr eng zusammengedrückt. Hierauf lasse man ihn kochen mit halb Wasser, halb Wein, und würze ihn mit Salz, Pfeffer, Gewürznelken, Lorbeerblättern und feinen Kräutern. Sobald man glaubt, daß der Schinken hinlänglich gekocht hat, so lasse man ihn in seiner Brühe kalt werden. Man servirt ihn ganz oder in Stücke zerschnitten.

Westphälischer Schinken von Zuckerwerk. Man wälgere oder mangele 1 Pfund von abgerößtem Mandelzeuge, und 1/4 Pfd. mit Weinnelkensaft gefärbten Mandelzeug; thue den rothen in die Mitte, und zu beiden Seiten einen

weißen Streifen, drücke ihn in die Form; dann abgeschnitten, trocken werden lassen, und mit rother Farbe auf folgende Weise bemalt: Man nehme eine Eyerschale, ein Porzellannäpfchen oder auch eine Muschel voll Wasser, thue dazu ein halbes Loth Gewürznelken, eben so viel Zimmt, und 6 Tropfen von einer guten schwarzen Tusche und etwas Gummi Arabikum; hiermit macht man die Schale oder Schwarte des Schinkens, welche ein bräunlich schwarzes Ansehen hat. Das Innere des Schinkens, nämlich die Fleischseite oder den Fleischstrich, welcher schon roth ist, malt man mit etwas aufgelöseter Cochenille und Gummi Arabikum. Wenn das Schwarze zu dunkel seyn sollte, so darf man nur etwas rothen Ocher darunter nehmen. Nachdem man den Schinken nach der Natur gefärbt hat, läßt man ihn trocken, und überstreicht ihn dann mit aufgelösetem Gummi Arabikum.

Was den Handel mit Schinken anbetrifft, so gehört derselbe zum Speck; allein sie werden gewöhnlich theurer, als der gemeine Seitenspeck gehandelt. Woher man die besten zieht, ist schon oben, S. 585, angeführt worden. Am meisten in den Handel kommen die Westphälischen, und die Bayonner Schinken, unter welchen Namen sich dann auch verschiedene andere Landsleute mit einschleichen.

Schinken, Büchsenschinken, im Wasserbau an der Oberelbe, ein kleiner Vorbau, in Gestalt eines rechtwinklichen Triangels, an dessen längster Linie oder Hypothenuse, der Stromstrich unmittelbar abgewiesen wird.

Schinken, Conchylien, welche zu den Steckmuscheln, Pinna, Fr. Jambonneaux, s. unter Muschel, Th. 98, S. 346 u. f., gehören; man hat verschiedene Arten. S. das Register.

Schinken, à la Bourgogne, s. oben, S. 591.
— (Büchsen-), s. daselbst, S. 608.
—, aus der Bukowina, s. das., S. 585.
— (edler), Pinna nobilis, eine Conchylie, s. unter Muschel, Th. 98, S. 348.
— (Finger-), Pinna digitiformis, eine Conchylie, s. das., S. 351.
—, von Fischen, s. oben, S. 607.
— (Französischer), s. das., S. 585. — Unter den Französischen Schinken, ist der Bayonner der vorzüglichste.
— (frischer), so wie er vom Schweine abgehauen worden, die Schweinkeule.
— (gebratener), s. oben, S. 591.
— — auf dem Roste, s. das., S. 593.
— — am Spieße, s. daselbst.
— (gekochter), s. das., S. 590.
— (geräucherter), s. das., S. 586; auch eine Conchylie, Pinna pectinata, s. unter Muschel, Th. 98, S. 348.
— (Hinter-), s. oben, S. 584.
— (Hollsteinischer), s. das., S. 585.
— (Italienischer), s. daselbst.
—, Koch von, s. das., S. 605.
— (Krakauischer), s. das., S. 585.
— (Lappen-), Pinna lobata, eine Conchylie, s. unter Muschel, Th. 98, S. 351.
— (Magdeburgischer), s. oben, S. 585.
— (Moldauischer), s. daselbst.
—, im Ofen, in Pastetenteig, s. das., S. 592.
— (Ostfriesischer), s. das., S. 585.
— (Pommerscher), s. daselbst.
— (Portugiesischer), s. daselbst.
— (rauher), Pinna rudis, eine Conchylie, s. unter Muschel, Th. 98, S. 347.
— (roher), der geräuchert, aber nicht gekocht worden;

Schinken (Rund=), Pinna rotundata, eine Conchylie, s. unter Muschel, Th. 98, S. 350.
— (Sack=), Pinna saccata, eine Conchylie, s. das.
— (Schnee=), s. oben, S. 586.
— (schuppiger), Pinna squamosa, eine Conchylie, s. unter Muschel, Th. 98, S. 350.
— (Spanischer), s. oben, S. 585.
—, zu Transchieren, s. das., S. 606.
— (Ungarischer), s. das., S. 585.
—, zu verwahren, s. das., S. 606.
— (Vorder=), s. das., S. 584.
— (Westphälischer), s. oben, S. 607, 608; auch eine Conchylie, Pinna muricata, s. unter Muschel, Th. 98, S. 348.

Schinkenbein, das Bein in oder von einem Schinken, das Schenkelbein des Schweines, das Dickbein; im Oberdeutschen das Hammerbein.

Schinkenbrod, s. oben, unter Schinken, S. 604.
Schinkencoulis, s. das., S. 597.
Schinkenessenz, s. das., S. 594 u. f.
Schinkenfarce, s. das., S. 598.
Schinkenhandel, s. das. S. 585, 608.
Schinkenkessel, beim Kupferschmid, ein länglicher kupferner Kessel in Gestalt einer Wanne, die geräucherten Schinken darin zu kochen. Im Niederdeutschen Schulderketel; s. auch unter Kessel, Th. 37.
Schinkenmuschel, Holftermuschel, s. unter Muschel, Th. 98, S. 346, Steckmuschel, Pinna.
Schinkenragout, s. oben, unter Schinken, S. 605.
Schinkenpastete, s. das., S. 599 u. f.
Schinkentorte, s. das., S. 605.
Schinus, s. Mollebaum, Th. 93, S. 41 u. f.
Schippchenbaum, eine Benennung des Holunders, s. unter Holunder, Th. 24, S. 253. So

auch Schippchenbeere, Schippchenblüthe ꝛc.; ſ. daſelbſt, S. 255.

Schippe, ein eigentlich Niederdeutſches Wort, welches mit dem Hochdeutſchen Schaufel gleichbedeutend iſt, und in einigen gröberen Mundarten auch Schüppe lautet; daher ſchippen oder ſchüppen, ſchaufeln, der Schipper, der damit ſchaufelt. Es hat eine und dieſelbe Abſtammung mit Schaufel, nur daß es ſtatt des Suffixi el, das Suffixum e hat. Wo man im Hoch- und Oberdeutſchen ſagt, einen Korb bekommen, da ſagt man im Niederdeutſchen, die Schippe bekommen; ſ. Korb, Th. 44, S. 475. Wenn aber eben daſelbſt die Schippe kriegen oder bekommen, auch bedeutet ſeines Amtes entſetzt werden, ſo ſcheint es alsdann unmittelbar von ſchieben, Schub, Schupp abzuſtammen, einen Schupp bekommen. Im Schleſiſchen ſcheint der Sipp, nach Adelung, auch ein Getreidemaaß zu ſeyn, wenigſtens hält ein Schipp Landes 24 Quadratruthen, jede zu 16 Quadratfuß, wo es dann zunächſt zu Schaff, Scheffel gehören würde. — Bei dem Grobſchmid, iſt Schippe, Spate, ein ſchaufelartiges oder flaches Werkzeug von Holz, deſſen breites Schaufelbrett mit Eiſenblech beſchlagen und dadurch ein ſcharfes Werkzeug wird, womit man graben kann. Es hat einen langen Stiel, wie die Schaufel, und iſt im gemeinen Leben ſowohl bei dem Bauen, als auch bei der Feld- und Gartenarbeit unentbehrlich, indem man mit der ſtarken eiſernen Schaufel die Erde ausſticht und ausgräbt. — Beim Wachsbleichen, ein dünnes ſchaufelartiges Werkzeug mit einem langen Stiele, womit das gebänderte Wachs auf dem Bleichrahmen umgewendet wird, indem man mit derſelben

unter das Wachs fährt und sie so umdreht, daß die ungebleichte Seite oben aufzuliegen kommt. — Die Feuerschippe, s. Kohlenschaufel und Feuerschippe, unter den Kamingeräthschaften, Th. 33. — Kornschippe, s. Kornschaufel; s. auch den Art. Schaufel, Th. 140, S. 560 u. f.

Schippe, (Feuer-), s. oben.

—, beim Grobschmid, s. das.

— (Korn-), s. das.

—, beim Wachsbleichen, s. das.

Schippscheeren, beim Tuchbereiter, das letzte Scheeren der schwarz gefärbten Tücher, nachdem sie nach der Farbe getrocknet worden, wodurch selbige so fein wie möglich von den Tuchscheerern geschoren werden.

Schipptuch, eine Art Tuch, welches vor diesem in Schlesien sehr häufig verfertiget und von da weit und breit verführt wurde. Es ist aber mit der Zeit sehr in Abnahme gekommen; denn die Schotten, welche sich in Preußen niedergelassen hatten, machten solches stark nach, und weil sie gute und schlechte Wolle untereinander nahmen, so veränderten sie dessen Beschaffenheit, und es entstanden die sogenannten Nordertücher, welches dort eine starke Mittelgattung von Tüchern bedeutet. Was man noch jetzt Polnische Schipptücher nennt, ist nur ein schlechtes grobes Tuch fürs gemeine Volk. Dagegen hat man in der Ukraine und in Rußland Manufakturen von solchen Schipptüchern angelegt, die besser ausfallen und den Schlesischen einen bedeutenden Abbruch thun.

Schips, ein Getreidemaaß, s. unter Schleswig.

Schir, s. Schleyer.

Schiracker, berühmter Ungarischer Wein, der in dem Nagyhonter Komitat wächst, und viele Aehn-

lichkeit mit dem Französischen Champagner hat, daher weit und breit verfahren wird.

Schirbel, in den Eisenhütten, ein Stück angefrischtes, geschmiedetes Eisen, welches aus dem Zagel als ein Theil desselben ausgehauen worden. Das Wort Schirbel wird in der gemeinen Sprechart für Scherbe oder Scherben gebraucht, sowohl in der Bedeutung eines Stücks, als auch eines Gefäßes; daher auch der Probierschirbel oder Scherben, s. Th. 117, S. 680.

Schirbelkobalt, Schirlkobalt, Fr. Caillou arsenical, im Bergwerke, ein graues, bisweilen gelb wie Messing aussehendes, wie aufeinanderliegende halbrunde Abschnitte von kugelförmigen Scherben gestaltetes Mineral, welches klingt, als wenn es Metall wäre, wenn man darauf schlägt. Es giebt an und für sich, wenn kein Farbenkobalt dabei ist, kein blau, hingegen viel Arsenik. Man findet eine Art, die wie derbes Eisen, und auf dem frischen Bruche wie Stahl aussieht, in wenigen Stunden aber von der Luft wieder schwarz anläuft und ebenfalls klingt, wie ein reines Metall. Es löset sich im Feuer, ohne das, was zurück bleibt, gänzlich auf. Man findet dergleichen zu Johanngeorgenstadt im Obergebirge von Meißen; s. auch den Art. Kobalt, Th. 42, S. 46.

Schirben, eine in den gemeinen Sprecharten für Scherbe übliche Form, besonders in der Bedeutung einer Art Gefäßes für der Scherben. Auf dem Harze ist der Schirben ein körperliches Maaß, nach welchem in dem dortigen Bergbaue alles gemessen wird. Es ist ein Faß, welches 5/4 Ellen lang, 3/4 breit und 1/2 Elle hoch ist, zwei Karren hält, und 31/4 bis 31/2 Ctr. wiegt. Es gehen daselbst 70 bis 90 Schirben auf ein Treiben; s. Scherbe.

Schirbenkobolt, s. Schirbelkobolt.

Schirken, beim Vogelfänger, wenn der Fink seinen eintönigen Laut von sich hören läßt, welchen das Zeitwort schirken genau nachahmt. Der Fink schirkt. Von dem ähnlichen eintönigen Laut anderer Vögel sind schirpen und zirpen üblich. Schirken ist ein regelmäßiges Zeitwort der Mittelgattung.

Schirl, im Bergbau, s. Schörl.

Schirlhaare, in den Wollmanufakturen, die groben Haare, die sich an der Wolle hin und wieder befinden und wegen ihrer Härte keine Farbe annehmen, sich auch aus dem Tuche bei dem Bereiten nicht wegschaffen lassen, und daher von dem Plüsern beim Plüsen oder Ausleſen mit der Scheere abgeschnitten werden müssen.

Schirlich, s. Schörl.

Schirlkobalt, s. Schirbelkobalt.

Schirling, s. Schierling.

Schirloch, das vordere Loch in einem Gießofen, oder die Oeffnung, wodurch das Holz zum Heitzen des Ofens auf einen darin befindlichen Rost geworfen wird. Die Oeffnung geht von oben herunter, und da solche oben durch einen Deckel verschlossen werden kann, so wird die Flamme genöthiget durch die Schwalch in den Ofen zu schlagen, und die ganze Hitze auf dem Metall auszubreiten; s. Gießofen, Th. 18, S. 422.

Schirlspat, s. Spat.

Schirm, von dem Zeitworte schirmen. 1. Ein Gefecht, eine längst veraltete Bedeutung; s. Schirmen. — 2. In der Bedeutung einer ebenen Fläche ist es noch in einigen Fällen des gemeinen Lebens üblich. So wird im Bergbaue die Fläche des Ganges, es sei nun das Hangende oder das Liegende, das ist, die obere oder untere Fläche,

der Schirm genannt. Bei den Jägern heißt der flache Hintertheil der Hirsche, Thiere und Rehe, sowohl der Schirm, als der Schurz und die Scheibe. — 3. Ein Körper flach oder hohl, welcher etwas Unangenehmes von uns abhält, sich zwischen uns und einem andern Dinge befindet, dessen Annäherung oder Einwirkung zu hindern. (1) So nannte man sehr häufig den Schild einen Schirm, bei dem Notker Skerm, im Niedersächsischen Scherm; eben so waren Sturmdächer, Wetterdächer ꝛc. ehemals unter dem Namen der Schirme bekannt; s. Schirmdach. Im Jagdwesen heißt eine jede Hütte, ein jedes Gezelt, ja ein jedes leichtes hölzernes Gebäude ein Schirm, es mag nun die Witterung abhalten, oder auch Sicherheit vor dem Anblicke des Wildes gewähren, daher man daselbst Leibschirme, Jagdschirme, Anstandschirme, Hatzschirme, Anschleichschirme ꝛc. hat; s. unten, das Register. Der Herr ist ein Schirm wider die Hitze, eine Hütte wider den heißen Mittag. Sir. 34, 19. Was man in den meisten Gegenden eine Spanische Wand nennt, heißt in Niederdeutschland nur ein Schirm schlecht hin. Am üblichsten ist es in den Zusammensetzungen Lichtschirm, Regenschirm, Sonnenschirm, Feuerschirm, Bratschirm, Ofenschirm, Bettschirm ꝛc. s. unten, das Register; in manchen Gegenden wird auch der Fliegenwedel, Fliegenschirm genannt, weil er gleichfalls zur Abhaltung der Fliegen dient. Bei den Büchsenmachern werden die äußeren Stäbe unter der Pfanne eines Gewehrschlosses der Schirm genannt, ob aus eben derselben Ursache, ist zweifelhaft. (2) Figürlich, die Abhaltung oder Abwehrung des Uebels von einem andern Dinge und die Person oder Sache, welche

die Abhaltung bewirkt, ohne Mehrheit. Wer unter dem Schirm des Höchsten sitzet, Ps. 91, 1. Du bist mein Schirm, Ps. 32, 7. Seine Wahrheit ist Schirm und Schild, Ps. 91, 4. Liebes Moab sey du ihr Schirm vor dem Verstöhrer, Es. 16. 4. In dem gewöhnlichen Sprachgebrauche der Hochdeutschen fängt es an zu veralten, ausser daß man es noch zuweilen in Verbindung mit Schutz braucht. Schirm und Schutz. Sich in Jemandes Schirm und Schutz begeben. Jemanden in seinen Schirm und Schutz nehmen.

Nach Adelung schon bei dem Ottfried Scirmu, bei dem Willeram Skirm, im Schwedischen Skerm, im Italienischen Schermo, im Englischen Screen, welches nicht sowohl durch Versetzung der Buchstaben aus Schirm entstanden, als vielmehr auf eine ähnliche Art von Schrein, ein hohler Raum gebildet worden; s. Schirmen.

Schirm (Anschleich=), eben dergleichen Schirme, vermöge welcher die Jäger sich an das Wild heranschleichen, wo es sein gewöhnliches Lager hat.

— (Anstand=), ein Schirm von grünem Reisig, wohinter der Jäger das Wild auflauert und schießt.

— (Augen=), eine Art Lichtschirme, welche vermittelst eines Drahtes über den Kopf geschlagen und daran befestiget werden; s. unter Lichtschirm, Th. 78, S. 387.

— (Bett=), ein Schirm, der aus mehreren Theilen besteht, die durch Hespen oder Bänder aneinander hängen, und der, wenn er aufgestellt wird, ein Bette von allen Seiten einschließen kann, so daß dasselbe, wenn es im Wohnzimmer steht, von dem Eintretenden nicht gesehen werden kann. Ein jeder einzelner Theil dieses Schirmes besteht aus

einem hölzernen Rahmen, der ungefähr 6½ Fuß hoch und 2½ Fuß breit ist, und in der Mitte eine Querleiste hat. Dieser Rahmen, welcher unten auf niederen Füßen ruht, die zum Theil nur einen Triangel von Holz bilden, zum Theil auch gedrechselt sind, je nachdem der Schirm Parade machen soll, ist mit Leinwand überzogen, die, nach dem mehr oder minder zierlich ausgestatteten Schlaf- oder Wohnzimmer, worein er zu stehen kommt, mit Oelfarbe, nach der Farbe des Zimmers, oder meistentheils blau oder grün, die beliebtesten und gewöhnlichsten Farben, überstrichen, und oben mit Arabesken und unten mit einem Fuße verziert ist; Schnirkeleien und Wahl der Farben, nach der Zimmerdekoration, und den Möbeln, die im Zimmer stehen. Ueber die Leinwand wird auch Papiertapete geklebt, oder man läßt die Leinwand mit farbigen Papiertapeten, nach eigener Wahl, bekleben. Eine Abbildung von diesen Schirmen zu geben, würde nutzlos seyn, da sie zu bekannt sind. Der Nutzen dieser Art Schirmen ist, wie schon oben erwähnt worden, theils ein Bett im Wohnzimmer zu verstecken, theils auch Kranke gegen jede Störung zu schützen; s. auch unter Kranken-Haus, Th. 47, S. 222. Was den Oelfarben-Anstrich dieser Schirme anbetrifft, so ist hier noch zu bemerken, daß die Leinwand erst mit Kleister überzogen, damit die Löcher ꝛc. geschlossen werden, dieser, nachdem er trocken geworden, mit Bimestein abgeschliffen, dann ein Grund von mit Leinölfirniß abgeriebenem Bleiweiß aufgetragen, und darüber dann die Farbe, die man den Schirm zu geben gedenkt, gestrichen werden muß.

Schirm (Blumen=), s. Th. 5, S. 783.

— (Brat=), ein ähnlicher Schirm, wie der Feuerschirm, s. Th. 13, S. 250, welcher beim

Braten am Spieße so vorgestellt wird, damit das Feuer zusammengehalten werde, und die Glut oder vielmehr Hitze auf den Braten zurückfalle.

Schirm (Feld=), s. unter Kriegs=Werkzeuge oder Kriegs=Maschinen, Th. 52, S. 689 u. f.

— (Feuer=), s. Th. 13, S. 250.

— (Fliegen=), s. oben, S. 615.

— (Hatz=), Hetzschirm, s. unter Jagen (Haupt=), Th. 28, S. 546.

— (Hetz=), s. den vorhergehenden Artikel.

— (Hunds=), s. unter Jagd=Schirm, Th. 28, S. 467, 472, 473.

— (Jagd=), Jägerschirm, s. Th. 28, S. 467.

— (Jäger=), s. den vorhergehenden Artikel.

— (Kamin=), s. Th. 33.

—, beim Kupferstecher, eine Maschine, deren sich die Kupferstecher bedienen, wenn sie bei Lichte arbeiten, damit die Bewegung der Flamme, welche niemals still ist, keine falschen Lichter auf ihre Werke mache, und das Flattern oder Hin= und Herbewegen der Flamme nicht ihre Augen verderbe. Der Gebrauch dieser Maschine ist mit dem des Rahmens bei Tage gleich. Sie besteht aus einem hölzernen Reifen, wie derjenige von einem Siebe, worauf man geöltes Papier klebt, eben so, als wenn man ein Fell über eine Trommel spannte. Auf der einen Seite ist eine hölzerne Platte und in der Mitte eine Dille, Tille, in welche das angesteckte Licht gesetzt wird. Man setzt diese Maschine zur linken Hand, ein wenig vorwärts, die Seite, auf welcher das Papier ist, gegen den Kupferstecher gewendet, welcher sich zwischen dem Lichte und dem Werke, das er macht, befindet.

Schirm, (Lampen=), eine Art Lichtschirme, die

man über die Argand'schen, Astral=, Sinembra=, Liverpooler ꝛc. ꝛc. Lampen setzt, um das Licht entweder durch den Reflex des Schirmes weit umher zu verbreiten, wie bei den Argandschen, Liverpooler ꝛc. Lampen, welche man in den Läden und Gewölben der Kaufleute, auf den Komptoiren, in den Weinstuben, Billardzimmern ꝛc. aufhängt, oder nur ein gleichmäßiges sanftes Licht im Zimmer, besonders an den Tischen, woran verschiedene Personen arbeiten, in Gesellschaftszimmern ꝛc. zu verbreiten, wie die Astral= ꝛc. Lampen. Die Schirme der Argand'schen ꝛc. Hängelampen sind von Blech, innerhalb blank polirt oder weiß angestrichen. Sie gleichen den unter Lampe, Th. 59, S. 250, Fig. 3713. angeführten Schirmen, nur ist die Oeffnung oben kleiner, und der runde Schirm weit flacher, so daß er nur eine leichte horizontale oder gewölbte Biegung macht. Der Anstrich eines solchen Schirmes geschieht innerhalb mit feinem Kremnitzer Weiß, welches erst mit Wasser und dann mit gebleichtem Leinöle gerieben wird, wozu man etwas Terpentinöl thut, damit es schneller trocknet. Der Anstrich muß zweimal geschehen, damit die Farbe gut deckt, weil auf einen ebenen oder gleichen Anstrich, und auf die Weiße der Farbe sehr viel ankommt, um ein helles und reines Licht zu erhalten. Man kann nun diesen Schirm auch mit weißem Kopalfirniß überziehen; allein der Glanz, der dadurch entsteht, schadet dem reinen Lichte und blendet. Man findet dergleichen zwar nicht weiß angestrichene, doch polirte Seitenschirme in den Straßenlaternen, welche daher in der Nähe auch gewöhnlich blenden. Schirme mit einem reinen weißen Anstriche geben dagegen ein gleichförmiges Licht, und der Wiederschein blendet nicht. — Die

Schirme über die Astrallampen gleichen einen durchschnittenen Ballon, das heißt, die Hälfte eines Ballons. Die Einfassung ist von Eisendraht und der Ueberzug von weißem Seidenzeuge, Taffent. Man hat auch noch ähnliche Schirme die man über kleinere Studierlampen setzt, welche mit grünem Taffent überzogen sind. Ein Mehreres hierüber, s. unter Lampe, Th. 59, und unter Lampe, im Supplement, weil sich von den Schirmen, ohne die Lampen, wozu sie gehören, und mit denen sie gleichsam ein Ganzes ausmachen, nicht gut Zeichnungen geben lassen; auch die Lampen neuerer Art alle noch nachgetragen werden müssen.

Schirm, (Leib-), s. unter Jagd-Schirm, Th. 28, S. 467, und Th. 71, S. 430.

— (Licht-), s. Th. 78, S. 384.

— (Mützen-), Tschakoschirm ꝛc. kleine Schirme, welche in Form eines halben Mondes, auch in andern Formen vorn an den Mützen, Tschakos der Soldaten ꝛc. angenähet sind, um die Augen vor dem zu starken Lichte zu schützen. An den Mützen der Civilisten ist die untere, dem Auge zugekehrte, Seite grün angestrichen und lakirt, damit es dem Auge wohl thue. Die Schirme sind von Filz und lackirt.

— (Ofen), s. Th. 104, S. 381.

— (Papier-), der Kupferstecher, s. Th. 56, S. 386.

— (Regen=), s. Th. 121, S. 567.

— (Sonnen-), s. daselbst, und unter Sonnenschirm.

— (Sommer-), s. unter Jagd-Schirm, Th. 28, S. 473.

— (Stock-), s. unter Sonnenschirm.

— (Waffen-), eine Benennung des Schildes, s. Schild.

Schirm (Wetter=), s. Wetter= u. Schirmdach.

Schirmblume, Dolde, Umbella, s. Blumen-Schirm, Th. 5, S. 783, und Dolde, Th. 9, S. 367. Der Name kommt von der Aehnlichkeit her, welche dieselbe mit den Stangen eines Regenschirmes hat. Sie ist entweder eine zusammengesetzte Schirmblume, wenn die Stängel auf der Spitze wiederum kleinere Dolen haben, deren Blumenstiele eben so aus einem gemeinschaftlichen Mittelpunkte entspringen, als der Schierling ꝛc.; oder einfache, wenn die Blumenstiele nicht weiter abgetheilt werden, sondern auf der Spitze sogleich die Blume tragen, als beim Sanikel, Mannstreu ꝛc. In den Apotheken waren und sind noch folgende Schirmblumen officinell: Mannstreu, Brackdistel, Eryngium campestre; Sanickel, Saunickel, Sanicula Europaea; Durchwachs, Bupleurum rotundifolium; Kretischer Bergkümmel, Tordylium officinale; wilde Möhre, Karotte, Daucus Carota; großer oder gemeiner Ammey, Ammi majus; Schierling, Erdschierling, Conium maculatum; Kretische Möhren, Athamanta Cretensis; Bergpetersilie, Grundheil, Vielgut, Athamanta Oreoselinum; Haarstrang, Peucedanum officinale; Steckenkraut, Ferula Asa foetida; Weißer Enzian, Laserpitium latifolium; Seselkraut, Laserpitium Siler; Bartsch, Heracleum Sphondylium; Liebstock, Badkraut, Ligusticum Levisticum; Angelik, Angelica sativa; Ninsi, Sium Ninsi; Kretischer oder kleiner Ammey, Sison Ammi; Macedonische Petersilie, Bubon Macedonicum; Galbanpflanze, Bubon Galbanum; Römischer Kümmel, Cuminum Cyminum; Wasserfenchel, Phellandrium aquaticum; Wasserschierling, Wüterich, Cicuta virosa; Bärenfen-

chel, Aethusa Meum; Koriander, Coriandrum sativum; Körbel, Scandix Cerefolium; Kälberkropf, wilder Körbel, Chaerophyllum sylvestre; Meisterkraut, Imperatoria Ostrutium; Pulsthafer, Roßkümmel, Seseli tortuosum; Pasternack, Pastinack, Pastinaca sativa; Panaxpflanze, Pastinaca Opopanax; Dill, Anethum graveolens; Fenchel, Anethum Foeniculum; Mattenkümmel, gemeiner Kümmel, Wiesenkümmel, Carum Carvi; Weißer Bibienell, Pimpinell, Pimpinella Saxifraga; schwarzer Bibernell, Pimpinella magna; Anies, Pimpinella Anisum; Peterfilie, Apium Petroselinum; Eppich, Wassereppich, Apium graveolens.

Schirmbrett, in der Glashütte, dasjenige Brett, welches vorn an den Zwischenschieden des Schmelzofens an einem andern vorn in die Höhe gehenden Brette, die Quere hängt. Dieses hat ein viereckiges Loch, durch welches der Glasmacher in den Ofen oder Hafen sehen kann, damit ihm nicht die ganze Flamme in die Augen falle. — Im Hüttenwerke ist es ein starkes Brett, so beim Frischfeuer vorne angeschlagen wird, zu verhindern, daß die Glut des Feuers die Arbeiter nicht zu sehr treffe.

Schirmbrief, ein im Hochdeutschen veraltetes Wort. 1. Ein Schutzbrief, eine jede Urkunde worin man Jemanden in seinen Schutz und Schirm nimmt; s. Schutzbrief. — 2. Bei dem Rothweilischen Gerichte, ist Schirmbrief, eine Bittschrift, worin der Kläger um die Execution in die Güter des Schuldners ansucht. — 2. Bei den Stiftern und Klöstern eine Versicherung, die ihnen der Schirmvogt ertheilt, daß er sich ihrer annehmen, und sie unter der verabredeten Bedingung schützen wolle.

Schirmbüchse, nach dem Frisch, noch in einigen Gegenden Deutschlands ein Name der Feuerbüchsen, womit sich die Bürgerschaft im Fall der Noth gegen einen Feind vertheidiget, und sich daher noch jährlich im Schießen mit derselben übt.

Schirmdach, in der Baukunst, ein Dach mit verschiedenen Seiten und mit zwei oder drei Giebelspießen, um z. B. in einem Hinterhofe einen Brunnen, eine Presse, eine Mangel oder Rolle ꝛc. zu bedecken. Derglichen Dächer werden gewöhnlich von Holz gemacht und gleichen den Chinesischen Lusthausdächern. — Auf den Schiffen ist es eine Art eines losen oder falschen Verdecks, oder Decke von geschnittenen Balken, die vor der Hütte auf vier oder sechs Pfeilern aufgerichtet ist, damit man vor der Sonnenhitze und dem Regen bedeckt sitzen kann. Man benennt auch mit diesem Namen die Schirmdächer von Segeltüchern, die über die Fahrzeuge gespannt werden. — Ehemals führten diesen Namen auch die Sturmdächer der Belagerer.

Schirmdeich, Schirmdeiche, werden diejenigen Deiche genannt, die eine Gegend nicht gegen Ueberschwemmung, sondern nur gegen Wind und Wellen, Strohm und Eis beschirmen sollen. Sie gehen gewöhnlich vom Hauptdeiche stromwärts ab, und werden oft an Häfen zu obiger Absicht angelegt.

Schirmen, ein regelmäßiges thätiges Zeitwort, welches ursprünglich von scharen vermittelst des hier vielleicht intensiven Suffixi m abstammt, und daher auch alle der verschiedenen Bedeutungen fähig ist, welches jenes hat und haben kann. — 1. Als eine unmittelbare Nachahmung des Schalls, bedeutete es ehedem als ein Neutrum schrepen, wehklagen. Diese im Deutschen ungewöhnliche Be-

deutung hat das Schwedische skerma noch, und im Wallisischen ist Ysgarm, das Geschrei, und im Bretagnischen scarmi, rufen. S. Schar 1. — 2. Nach einer der gewöhnlichsten Figuren bezeichnete es nachmals verschiedene mit diesem Laute oder Getöse verbundene Handlungen. Dahin gehört das Finnländische des Zischlautes beraubte kirman, spielen, und unser jetzt veraltetes schirmen, schermen, fechten, streiten, und zwar nicht bloß zur Vertheidigung fechten, wie Frisch und Andere wollen, die solches aus der folgenden Bedeutung des Abwehrens nur gemuthmaßt haben, sondern fechten überhaupt; Schwedisch skirma, Italienisch scrimare, Französisch escrimer, Böhmisch Ssermir. — 3. Nach einer fortgesetzten Figur wird es oft der Ausdruck verschiedener mit diesem oder einem ähnlichen Laute verbundener Bewegungen. (1) In die Länge und Breite, daher der figürliche Gebrauch des Hauptwortes Schirm in der Bedeutung einer Fläche. Siehe I. Schar 4. (2) In die Tiefe eine eigentlich veraltete Bedeutung. (S. I. Schar 4. (5)), von welcher die noch jetzt übliche der Abhaltung, Abwehrung, als eine Figur angesehen werden kann, indem der Begriff der Beschirmung, Beschützung, Bedeckung in mehreren Fällen eine Figur des hohlen Raumes ist. Dieser Figur nach bedeutet schirmen, die Annäherung eines Andern, als ein übel betrachteten Dinges, oder dessen Einfluß abhalten. So sagte man ehemals sich vor der Kälte, vor dem Regen, vor der Hitze schirmen, eine Stadt vor dem Feinde schirmen ꝛc. Es ist indessen in dem gemeinen Sprachgebrauche sehr in Abgang gekommen, indem theils beschirmen, theils andere Zeitwörter dafür üblicher geworden sind; dasselbe gilt auch von

den Zusammensetzungen Schirmbrief, Schirmgott, Schirmgeld, Schirmherr ꝛc., welche man jetzt lieber mit Schutz verbindet.

Nach Adelung in dieser Bedeutung des Abhaltens und figürlich der Vertheilung sagt schon Ottfried skirmen. Das Italienische schermire, beschirmen, ist wahrscheinlich aus dem Deutschen entlehnt, so wie auch das Griechische σκιερον, ein Schirm, Schauer, damit verwandt ist. Schirmen drückt mehr die Abhaltung des Uebels aus, Schützen siehet mehr auf dessen Wirkung, auf die dadurch gewährte Sicherheit. Eben so sind Schirm und Schutz verschieden. Der Grund davon liegt ohne Zweifel in der mehrmals verstärkten Intension der Wörter Schutz und schützen, deren Nebenwort hüten, gleichfalls nur bedecken bedeutet. Schauer ist mit Schirm mehr verwandt, und wurde auch ehemals mehr dafür gebraucht. In einer Urkunde vom Jahre 1385 wird der Landgraf von Thüringen durch sonderliches Nutzis, Schures — Willen, erwählt, zu unsirim und des Stifts, Schurer Schirmer und Verweser.

Schirmer, eine Person, welche schirmet, in der letzten Bedeutung des vorigen Zeitwortes, wofür jedoch Beschirmer üblicher ist. Ehemals brauchte man es von einem jeden Beschützer oder Schutzherrn. — Bei den Jägern ist der Schirmer oder Retter, ein abgerichtetes Windspiel welches den gefangenen Hasen beschirmet, damit er nicht von andern Jagdhunden zerrissen werde. Bei dem Notker Scermare. S. auch Retter, Th. 122, und unter Jagd-Hund, Th. 28, S. 405; und unter Windspiel.

Schirmfenster, eine Maschine, die aus Holz, feiner Leinwand oder Papier zusammengesetzt ist, und vor

die Fenster gesetzt wird, damit im Sommer die Sonnenstrahlen von den Fenstern eines Gemaches abgewendet, und im Winter die durch die Fenster hereindringende Kälte abgehalten werde. Die Verfertigung dieser Fensterschirme geschieht auf folgende Weise: Man lasse sich so viele viereckigte dünne Rahme nach der Größe der Fenster von gutem Holze machen, als man nöthig hat. Diese Rahmen überziehe man mit gebleichter, sehr feiner derber Leinwand, welche man fest über die Rahmen spannt und anleimt. Das heißt, die Leinwand wird auf der einen Seite des Rahmens mit zwei Nägeln festgemacht, dann fest angespannt, und über den ganzen Rahmen gezogen und festgeleimt. Man reibe nun Kremnitzerweiß erst mit Wasser und dann mit gebleichtem Leinöl ab, und trage die Farbe, nachdem die Leinwand vorher mit in Wasser geriebenem Bleyweiß grundirt worden, mit einem Holländischen oder Lyoner Borstenpinsel auf. Wenn der Anstrich trocken geworden, schleife man ihn mit Bimsstein sauber ab, und trage dann einen weißen klaren Kopalfirniß darauf. Man kann auch eine feine gebleichte Leinwand auf den Rahmen spannen, solche mit weißem klarem Kopalfirniß überziehen, und darauf mit bunten durchsichtigen Farben Landschaften und andere Gemälde malen, jedoch so, daß das Weiße der Leinwand die Erhöhung bleibt. Die schwachen Schatten der Bilder werden ganz dünn angelegt, und die stärksten Schatten mit eben derselben Farbe nach und nach vertieft. Die auf diese Weise verfertigten Rahmen machen sich überaus schön. Man macht auch an solchen eiserne Haken, damit man sie in die Fenster anhängen und nach Belieben wieder wegnehmen kann. Setzt man im Späthsommer und Herbste des Abends Lichter dahinter, und öffnet die

Fenster, so stellen sich die gemalten Gegenstände sehr schön dar. Statt der Leinwand kann man sich auch eines weißen gut geleimten Papiers bedienen. Man befeuchtet dasselbe mit einem feuchten Schwamm, und spannt es, so angefeuchtet, über den Rahmen, worauf es dann geleimt wird. Man muß das Papier beim Aufleimen nicht zu fest anziehen; denn sobald es trocken wird, so reißt es, besonders wo es zusammengelegt gewesen, von einander. Wenn das Papier recht glatt angezogen, so nehme man gewöhnlichen oder auch destillirten Grünspan, reibe denselben mit gutem Leinölfirniß, mit etwas Terpentinöl vermischt, ab, und bestreiche damit das auf den viereckigten Rahmen angeleimte Papier auf der linken Seite, halte dann den Daumen nebst drei dabei stehenden Fingern unten zusammen, oder brauche nur die drei Finger allein, und mache mit denselben auf dem nassen Ueberstrich lauter runde Kreise, so giebt es einen sehr artigen Muschelmarmor, wie man ihn auf dem Türkischen Papiere gewahrt. Man lege nun den Rahmen auf zwei Hölzer nieder, und lasse ihn trocknen. Der Rahmen kann hierauf nach dem Gefallen eines Jeden angestrichen werden. Wie schon oben erwähnt worden, müssen die Rahmen von gutem leichtem Holze gemacht seyn.

Schirmgeld, nur von mehreren Summen, ein ehemals für Schutzgeld übliches Wort.

Schirmgerechtigkeit, Schirmgerechtigkeits-Lehen, Schirmlehen; s. Vogtey-Lehen, Th. 69, S. 362 u. f.

Schirmgerechtigkeits-Lehen, s. den vorhergehenden Artikel.

Schirmherr, ein ehemals sehr gangbares Wort, wofür jetzt Schutzherr üblicher ist; s. diesen Artikel.

Schirmhut, eine Benennung des Fallhutes der Kinder; s. diesen, Th. 12, S. 155.

Schirmkorallen, Umbellula, Fr. Ombellules. Sie haben einen knochenartigen dünnen Stiel, der von einer fleischigen Hülle umgeben wird, und sich in ein Polypenbüschel endiget, welches einen an seinem Ende befestigten Blumenschirm vorstellt. Diese zusammengesetzten Thiere sind frei und schwimmen vermöge einer gemeinschaftlichen Bewegung. Ihre Polypen gleichen den Armpolypen, und haben jeder acht gefranzte Arme. Es ist davon nur eine Gattung bekannt, welche sich an der Küste von Grönland findet.

Schirmleder, Leder, welches auf die Klappen und Ventile der Brunnen, Pumpen, Spritzen ꝛc. liegt; s. diese Artikel.

Schirmlehen, s. Schirmgerechtigkeit.

Schirmmahl, Prandium legale, s. Schutzmahl.

Schirmmauer, in den Glashütten, Mannshohe, etwa 5/4 breite, einen Stein dicke Mauern um den Glasofen, um von dem Arbeiter die aus den Löchern des Glasofens herausschlagende Hitze abzuhalten.

Schirmmoos, Blasenmoos, Iplachnum, s. unter Moos, Th. 94, S. 451.

Schirmpalme, Corypha Linn., s. unter Palme, im Supplement.

Schirmspiegel, s. unter Spiegel.

Schirmvogt, ein ehemals übliches Wort, den Schutzherrn eines Stiftes oder Ortes zu bezeichnen. In einigen Gegenden Oberdeutschlands wird es noch für Vormund gebraucht.

Schirmwache, Fr. Sauvegarde, eine Wache, die zum Schutz, zur Vertheidigung von angesehenen

Personen dient; s. Sauvegarde, und unter Wache, in W.

Schirmwand, Blende, von Brettern zusammengeschlagene Wände, welche an die Roststätte gesetzt werden, den Wind davon abzuhalten. Auch die Bettschirme, s. oben, führen häufig den Namen der Schirmwände.

Schirmwerk, Schirmwerke, in der Befestigungskunst, Werke, welche angelegt werden, um die Minirer zu verdecken, damit sie ungestört arbeiten können; s. unter Verschanzung, in V.

Schirpen, zwitschern, sagt man von den Sperlingen, wenn sie ihren Gesang hören lassen.

Schirr, ein jetzt veraltetes Wort, wofür im Hochdeutschen Geschirr üblicher ist; s. dasselbe, Th. 17, S. 475, und Schar I. 4., es ist jetzt nur noch in einigen Zusammensetzungen gangbar.

Schirrbeil, in der Landwirthschaft, ein Beil, das hölzerne Geschirr damit auszuarbeiten.

Schirren, ein regelmäßiges thätiges Zeitwort, welches nur noch in den Zusammensetzungen, abschirren, anschirren, ausschirren und geschirren üblich ist, s. diese Artikel.

Schirrholz, Geschirrholz, Holz, aus welchem man allerlei hölzernes Geschirr oder Geräthe verfertigen kann. Besonders versteht man darunter dasjenige weiche und harte Nutzholz, woraus man in der Landwirthschaft allerhand Ackergeräthe und andere zum Landbau gehörige Werkzeuge anfertiget. Hierzu dient das Birken-, Roth- und Weißbuchen-, Aespen-, Ahorn-, Rüstern-, Eichen-, Erlen- ꝛc. Holz.

Schirri, nennen die Maler in Italien, die Zeichnungen oder Abrisse, welche bloß mit der Feder, Kohle, oder Kreide entworfen werden.

Schirrkammer, Geschirrkammer, auf Landgü-

gütern, eine Kammer, darin das Pferde- und Ackergeschirr verwahrt wird; s. Geschirrkammer, Th. 17, S. 476. Geschirr- oder Siehlzeug-Kammer bei Pferdeställen, s. Th. 57, S. 448.

Schirrmeister, Geschirrmeister, s. Th. 17, S. 477. Auf den Landgütern ist der Geschirr- oder Schirrmeister der erste und vornehmste Knecht, dessen Aufsicht das Geschirr anvertraut ist; er führt auch zugleich die Aufsicht über die andern Knechte und Jungen; auch wohl über die Tagelöhner und Frohner, damit sie ihre Arbeit verrichten, wie es von dem Gutsbesitzer befohlen worden. Er muß von den verschiedenen Geschirr-Werkzeugen Kenntniß besitzen, auch sie selbst schnitzen oder zimmern können. — Bei fürstlichen Ställen ist der Schirrmeister ein Stallbedienter, der dem Wagen- und Bagagemeister untergeordnet ist, aber den Wagenhalter nach sich hat. Bei einem weitläuftigen Fuhrwesen, z. B. bei den Armeen hat der Schirrmeister oft zugleich die Aufsicht über eine gewisse Anzahl Fuhrknechte und Wägen; s. Schirrmeister bei dem Feld-Bäckerei-Train, Th. 49, S. 755. — Beim Postwesen hat der Schirrmeister nicht nur die Aufsicht über das Geschirr, sondern auch über die der ordinairen Post folgenden Beiwagen. — In der Grafschaft Mark ist der Schirrmeister, ein Fuhrmann, der mehrere Gespanne Pferde hat. — Bei den Schmieden, wird derjenige, welcher im Schmieden den kleinen Hammer führt, und die Stellen zeigt, wohin die andern schlagen sollen, der Schirrmeister genannt; sonst heißt er auch der Vorschläger.

Schisma, in der Chirurgie, ein Schnitt, eine Zerspaltung, welche von einem Theile des Leibes ge-

schieht. — In der Kirche, eine Trennung in der Religion.

Schismaticus, eine Person, die sich von einer Kirchenparthey getrennt hat.

Schisser, Stubenschwitzer, Mucker, gleichbedeutende Wörter, einen Menschen zu bezeichnen, welcher stets im Zimmer hockt, sich aller Vergnügungen entzieht, und über gewisse Gegenstände nachsinnt oder brütet. Auf Universitäten werden die Schisser, den Renommisten entgegengesetzt, welche die fleißigen und ordentlichen Studenten, die nicht alle Kommersche oder Trinkgelage, und andere Nachtschwärmereyen mitmachen, mit diesem Eckelnamen belegen.

Schistus, eine Art Blutstein.

Schiß, ein von dem Zeitworte scheissen nur in den niedrigsten Sprecharten übliches Wort, sowohl die Handlung, als auch den Auswurf zu bezeichnen. Schiß haben, bei den Studenten, in Schulden stecken.

Schißbeer, s. Schießbeer.

Schißbeerholz, s. Schießbeerholz.

Schlabben, Schlappen, Schlabbern, drei nur in den niederen Sprecharten übliche Zeitwörter, welche eigentlich von den Hunden gebraucht werden, wenn sie flüssige Dinge mit dem diesen Wörtern eigenthümlichen Laute leckend hineinschlingen. Niedersächsisch slabben, slabbern, welches letztere daselbst auch im Essen und Trinken Tropfen verschütten bedeutet, wie die Hunde zu thun pflegen. Im Englischen ist slabber naß machen. Nach einer andern Onomatopöie ist schlabbern, auch nur in der niedrigen Sprechart, ein langweiliges, geschwindes und albernes Geschwätz machen, oft auch nur geschwinde herplaudern. Schlappen ist das Intensivum, und

schlabbern das Iterativum von schlabben, dieses aber ein Intensivum von labben, dessen Iterativum labbern auch eine Art des Plauderns bezeichnet. S. diese Worte.

Schlabbern, s. den vorhergehenden Artikel. Es bedeutet auch in der Provinzialsprache unnütze Worte reden.

Schlabbers, kleine Heringsbuisen, s. Buisen.

Schlabeere, s. Kreuzdorn.

Schlacht, von dem Zeitworte schlagen, daher dasselbe noch in mehreren verschiedenen Bedeutungen gebraucht wird. I. In den Niederdeutschen Marschländern ist die Schlacht, ein von Buschwerk und Rasen von dem Ufer ab in das Wasser geschlagener Damm, dasselbe dadurch von dem Lande und von den Deichen abzuhalten, der auch eine Schlenge genannt wird. Eine Schlacht schlagen, einen solchen Damm machen. In weiterer Bedeutung wird ein jedes Bollwerk, so am oder im Wasser aufgeführt wird, auch wenn es aus Pfählen oder Steinen besteht, eine Schlacht genannt; s. einige der folgenden Zusammensetzungen, ingleichen Senkschlacht. — 2. Die Tödtung, Hinrichtung, der Tod, wahrscheinlich zunächst von schlachten; eine im Deutschen veraltete Bedeutung, in welcher es aber schon bei dem Kero und Notker Slahta lautet. In engerer Bedeutung braucht Ottfried es für Niederlage, der Tödtung mehrerer. — 3. Ein Gefecht, es sei unter zweien oder unter mehreren. Nach etlichen Stryten und Schlachen, in dem im Jahre 1514 zu Mainz gedruckten Deutschen Livius. Auch in dieser Bedeutung ist es im Deutschen veraltet, wo man es nur im engeren Verstande von einem blutigen Gefechte sehr zahlreicher Haufen, besonders zweier Kriegsheere

braucht, von welchen man auch sagt, daß sie schlagen. Die Feldschlacht, eine jetzt unnöthige Zusammensetzung, da Schlacht von einzelnen Gefechten nicht mehr gebraucht wird, man müßte es denn einer Seeschlacht entgegen setzen. Es kam zur Schlacht. Eine Schlacht gewinnen, verlieren. Eine Schlacht wagen. In der Schlacht bleiben, in derselben getödtet werden. Zur Schlacht ausrücken. Dem Feinde eine Schlacht anbieten. Eine Schlacht liefern, statt der veralteten Redensarten, eine Schlacht halten, und eine Schlacht thun, welche letztere in Luthers Deutscher Bibel sehr oft vorkommt. Schlacht und Treffen bedeuten Gefechte zwischen ganzen Kriegsheeren, oder doch zahlreichen Haufen, Scharmützel und Gefecht setzen kleinere Haufen voraus. Nach Stosch soll Schlacht ein noch zahlreicheres Gefecht bedeuten, als Treffen; allein Adelung zweifelt, daß solches beobachtet wird. So viel ist übrigens gewiß, daß das Wort Schlacht in diese Bedeutung seltener zu werden anfängt, und daß man dafür lieber Treffen braucht; s. weiter unten. Schon Ottfried nennt ein Gefecht Slahta, im Englischen Slaghter, im Schwedischen Slag. Es ist von schlagen, wie das Französische Bataille von battre entlehnt. Ehemals brauchte man dafür auch die Ausdrücke Volkswig, Feldstreit. — 4. Das Geschlecht, die Gattung, Art, auch von den Zeitwörtern schlagen und schlachten, in den Redensarten, nach Jemanden schlachten, das ist, arten, aus der Art schlagen; eine gleichfalls veraltete Bedeutung, in welcher es bei dem Ottfried Slachta lautet.

Wenn schon ein gutes Pferd aus Barbarey nicht kommen,
Wann seine Schlacht schon nicht von Napels ist genommen,
Opitz.

Mancher Schlacht, aller Schlacht, waren daher für mancherley, allerley, üblich. Jetzt wird noch in manchen Fällen Schlag dafür gebraucht; s. dasselbe, und auch Schlachten und Schlagen. In Boxhorns Glossen wird Slahta durch Jugulum, die Gurgel erklärt; nach Adelung scheint es daselbst zu Schlucht und Schluchter zu gehören.

Was die Seeschlacht anbetrifft, so ist Manches zu deren Vorbereitung schon oben unter Schifffahrt, S. 192 — 219, und S. 243 u. f. angeführt worden; auch lese man den Artikel Kriegs-Flotte, Th. 50, S. 266 u. f. darüber nach. Hier nun noch Einiges, was die neuere Art eine Seeschlacht auszuführen anbetrifft. Sobald eine Seeschlacht beginnen soll, so wird vom Admiralschiffe das Signal mit einem Kanonenschusse gegeben sich zur Schlacht vorzubereiten. Sobald dieser geschieht, wird auf der ganzen Flotte dieses Signal durch den Ruf: Ueberall! Ueberall! beantwortet. Alles drängt sich nun herbei, um die Zubereitungen beschleunigen zu helfen. Bei einem falschen Allarm, der nur die Uebung zur Absicht hat, muß die Schiffsmannschaft zur größten Thätigkeit angetrieben werden, damit sie Gewandheit und Fertigkeit erlangt. Bei einem wirklichen Allarm hingegen muß sie gar nicht übereilt, sondern Alles mit Kaltblütigkeit angeordnet, und anscheinend ohne große Wichtigkeit behandelt werden. Da der Feind,

bei dem ersten Allarme gewöhnlich erst noch in sehr großer Ferne entdeckt wird, so fehlt es nicht an Zeit, alle nöthigen Verkehrungen mit der nöthigen Ruhe und Ordnung zu vollenden. Der Schiffskapitain begiebt sich aufs Halbdeck. Vier Seekadetten halten sich beständig um denselben, sowohl um seine Befehle zu überbringen, als ihm sonst behülflich zu seyn. Andere werden zu gleichem Endzweck den übrigen Officieren beigesellt. Auf dem Halbdeck befinden sich die Matrosen, welche daselbst die Kanonen zu bedienen und die Verschanzung mit Hängmatten zu besorgen haben, und späterhin die Mariniers, endlich die Flaggenleute, welche die Flaggen, Ständer, Wimpel, Laternen, und was sonst zu den Signalen erforderlich ist, zum augenblicklichen Gebrauche bereit halten. Der zweite Kapitain und der erste Schiffer tragen die größte Vorsorge für Alles, was die Zurüstung des Schiffes betrifft. Wenn das Wetter die Aussetzung der Schaluppen und Boote gestattet, so wird solches sogleich bewerkstelliget, damit man Raum gewinne. Die Raaen werden mit Ketten an die Masten befestiget, um nicht durch die feindlichen Kanonenkugeln weggerissen zu werden; auch müssen vorräthige Marseraaen fertig liegen, so daß sie nur aufgehißt werden dürfen. Ein Marssegel, ein Klüfer, ein Stagsegel und Besaan müssen ebenfalls bereit seyn, um im Nothfall sogleich angeschlagen werden zu können. In den Marsen, und überall, wo es, ohne im Wege zu liegen, nöthig seyn dürfte, wird allerlei Tauwerk, Blöcke, Pfriemen, Schmier und dergleichen bei der Hand gehalten, um wenn etwas zerschossen würde, solches sogleich hergestellt oder ersetzt werden könne. An die Marssegelschoten müssen Trissen, die durch einen Block hinunter-

laufen, befestiget, und die Läufer an den Nokkakeln hinten aufs Halbdeck gebracht werden, um statt der Brassen dienen zu können. Ueberhaupt werden alle dergleichen Taue mit Vorrathstauen verdoppelt, oder letztere wenigstens zum Ersatz bereit gehalten. Eine hinlängliche Anzahl Vorrathsbolzen werden beim großen Maste niedergelegt, um solche im Nothfall daselbst vorfinden zu können. Die Nothtalien am Steuerruder werden an beiden Seiten aufs Halbdeck genommen, um damit steuren zu können, wenn die Ruderpinne zerschossen werden sollte. Um die Anker werden Ketten gelegt, und die Taue gestopft, damit, wenn die Porteurleine oder die Rüsten entzwei geschossen würden, die Anker nicht ins Wasser fallen und verloren gehen. Der erste Lieutenant und der Oberkonstabel treffen die vorläufige Anordnungen in Rücksicht der Artillerie und der übrigen Waffen. Damit der Bedienung der Batterien nichts im Wege sei, werden zuerst alle Hängmatten abgenommen, geschnürt, hinaufgetragen, in die Finknetze gelegt, und festgetreten, um gegen das Kleingewehr zur Verschanzung zu dienen, wobei an jedem Bord ein Lieutenant die Aufsicht hat. Ferner werden die Kisten, Fässer, Kessel und ähnliche Dinge, welche auf dem Zwischendeck, unter dem Back oder sonst irgendwo im Wege sind, ohne Verzug in den großen und hinteren Raum auf die Seite geschafft. Die Befehlshaber der Kanonen müssen jeder für die Seinige sorgen, sie horizontal richten lassen; die Einhohltalien an die längs der Mitte des Schiffs am Fußboden befindlichen Ringe befestigen, die Seitentalien losmachen, Ansetzer, Hebel, Richtkeile in Ordnung legen, und jeder sich mit Pulverhorn und Raumnadeln versehen. Es muß dafür gesorgt werden, daß

Kartuschen, Kugeln, Pfröpfe, Vorrathstalien, Räder, Achsen, Keile und Alles, was zur Bedienung des Geschützes erforderlich ist, in Bereitschaft liege. Die Lunten müssen angesteckt, zusammen unter Bewachung einer Schildwache in eine Kufe gestellt, und nicht eher, als auf Befehl des Kapitains vertheilt werden. Die übrigen Kufen müssen mit Wasser gefüllt, und auch die Feuerspritzen in Bereitschaft gesetzt, und bis auf weiteren Befehl auf der Kuhbrücke aufgestellt werden. Das Feuer in den Küchen wird ausgelöscht, und sowohl auf dem obern, als auf dem Zwischendeck werden Bier und Wasser in Bereitschaft gehalten, um die Fechtenden zu laben. Die Schlachtlaternen werden über den Stückpforten am Bord aufgehängt, die Laternen in den Pulverkammern aber sogleich angesteckt. Die Enterhaken und Enterbeile werden ebenfalls an verschiedenen bequemen Orten bereit gehalten, und einem jeden die ihm nöthigen Waffen zugetheilt. Der erste Lieutenant hat nebst dem zweiten Schiffer darauf zu sehen, daß der Zimmermann die Pfropfen, um die Grundschüsse zu verstopfen, und überhaupt Alles, was zur Ausbesserung nothwendig und dienlich ist, in hinlänglichem Vorrath bei der Hand habe; auch muß dieser mit seinen Gehülfen in den Wallgängen stets aufmerksam seyn, ob und wo ein Leck geschossen werde; und damit er sich überall nähern kann, muß Alles, was sonst da aufbewahrt zu werden pflegt, auf die Seite geschafft werden. Der Schmid hält gleichfalls das nöthige Eisenwerk bereit, um die Kettenpumpe, und was sonst seiner Hülfe bedarf, sogleich herzustellen. Der Segelmacher muß ein mit Werg benähetes und betheertes Blindesegel halten, um nöthigenfalls die Grundschüsse auch von außen zu verstopfen.

Auf der Kuhbrücke muß Alles zum Schlachtverbande angeordnet, und für die Schwerverwundeten die Betten so eingerichtet werden, daß die Wundärzte bequem um dieselben herumgehen können. Zu den meisten dieser Anordnungen, als die Aufräumung des Zwischendecks, die Verschanzung mit Hängematten ꝛc., wird das aus einem tüchtigen Unteroffizier und vier und zwanzig vorzüglichen Matrosen bestehende Reservekorps verwendet. Alles, was hier nach einander angezeigt worden, wird auf den Schiffen zu gleicher Zeit ausgeführt. Die Officiere haben überall die Aufsicht, damit es geschehe; denn es ist nicht genug, daß sie es bloß anbefehlen, sie müssen auch darauf sehen, daß der Befehl vollzogen werde. Wenn sie, jeder in seinem angewiesenen Wirkungskreise, ihre Anordnungen vollendet haben, so machen sie den beiden Kapitains und dem ersten Lieutenant davon Rapport. Während diesen Anstalten kommt die feindliche Flotte gegen Ost zum Vorschein, wo sie sich am äußersten Rande des Horizonts in einer langen Linie ausdehnt und majestätisch heraufsegelt. Jetzt wird auf dem Admiralschiffe und bald auf der ganzen Flotte Allarm geschlagen, worauf sich die ganze Mannschaft sogleich im Kühl versammelt, wo derselben vom Halbdeck herab, die Kriegsartikel vorgelesen, und sie dann durch eine kurze kraftvolle Anrede entflammt wird, dem Ruhm der Flagge und der Ehre des Schiffes durch einen muthvollen Kampf einen erhöhten Glanz zu geben. Am Schluß der Anrede wird ihr die größte Stille und der pünktlichste Gehorsam, den Officieren hingegen anbefohlen, die Feigherzigen und Ungehorsamen auf der Stelle niederzuschießen; hierauf erhält jeder ein Gläschen Branntwein. — Jetzt führen die Officiere und Deckofficiere ihre Leute

Zu Seite 639.

Vertheilung der Mannschaft eines Schiffs von 74 Kanonen in der Seeschlacht.

		Officiere.				Deckofficiere.										Handwerker und Bediente.					Matrosen.					Mariniers.				Summa.	
		Kapitains.	Schiffslieutenants.	Lieutenant der Mariniers.	Oberconstabel.	Kadetten.	Schiffer.	Sekretairs.	Wundärzte und Fraters.	Steuerleute.	Schiffsprediger.	Bootsmann nebst Maaten.	Schiemann nebst Maaten.	Bottelier nebst Maaten.	Quartiermeister.	Konstabeln.	Segelmacher.	Zimmerleute.	Schmiede.	Küfer und Maat.	Hofmeister und Köche.	Profos.	Bootsmannsgasten.	Schiemannsgasten.	Bootsmann-maatsgasten.	Schiemannsmaatsgasten.	Marsgasten.	Ruderer.	Matrosen.	Flaggenleute.	Schiffsjungen.	Feldwebel.	Serschanten.	Korporale.	Mariniers.	Der besond. Abtheilungen.	Der Hauptabtheilungen.
Halbdeck.	Oberkommando	1	1			4		1																									7	
	Batterie		1			2				1					4						2						30		4					44	
	Truppen			1																								4		1	1	4	50	57	
	Segel und Tauwerk						1																	6										11	
	Steuerruder									4																		4						8	
	Signale		1																										10					11	138
Kampanje.	Flagge					2																												2	
	Segel und Tauwerk												1													12								13	15
Laufplanken.	Truppen																															2	18	20	20
Back.	Kommando	1				1																												2	
	Batterie		1			3																					12		2					18	
	Truppen																														1	2	20	23	
	Segel und Tauwerk							1				1												10		8								20	63
Marsen.	Große Marse										1																10							11	
	Vormarse														1												10							11	
	Kreuzmarse														1												6							7	29
Oberdeck.	Batterie		3			3				1										1	4			10				112		8				142	
	Segel und Tauwerk											2					2						10											14	156
Zwischendeck.	Batterien		3			3									9		1											145		6				167	
	Pulverkammern				1										17																			18	
	Reservekorps												1		4										4		4	12						25	210
Kuhbrücke.	Schlachtverband								3	7		1						3																11	
	Wallgänge																																	3	
	Bottlerey und Kammern.													2						2														4	
	Pumpensood																					1												1	19
Summa.	Von jedem Grade	2	0	1	1	18	2	4	9	4	1	3	3	2	6	30	2	3	2	2	6	1	10	10	20	20	6	50	273	10	20	1	2	8	88	650	650
	Der Hauptabtheilungen.	14				82											16						439									99				650	

Leute ab, und vertheilen sie auf ihre Posten, die von nun an keiner verlassen darf. Diese Vertheilung geschieht nach einer Schlachtrolle, in welcher alle Posten bezeichnet, und die Leute, welche sie besetzen, mit Namen benannt sind. Bei jedem solchen Allarm wird sie genau befolgt, damit ein jeder genau wisse, an welche Stelle er gehöre, und sich daran gewöhne. Die nebenstehende Tabelle enthält eine deutliche Darstellung der ganzen Disposition zum Gefecht, und bedarf nur einer kurzen Anzeige einiger besonderen Aufträge, um sich einen vollständigen Begriff davon machen zu können. Bei der Anordnung der Schlacht befindet sich der Schiffskapitain auf dem Halbdeck, wo er nicht nur sein eigenes Schiff, sondern zum Theil auch beide Flotten übersehen und darnach seine Maaßregeln treffen kann. Der erste Lieutenant, welcher als sein Adjutant anzusehen ist, muß ihn in Allem unterstützen; die vier talentvollsten und thätigsten Kadetten gehen ihm in Allem an die Hand. Die zwei tapfersten Kadetten bewachen die Flagge, und haben den gemessensten Befehl, ohne vorhergegange Anzeige vom Kapitain selbst, oder durch einen Officier, Niemand derselben sich nähern zu lassen, sondern ohne Schonung den sich Annähernden niederzumachen, weil es Feigherzige giebt, welche die Flagge zu streichen suchen, um dem Gefechte ein Ende zu machen. Die übrigen Kadetten befehligen, wenn Officiere mangeln, und sie dazu im Stande sind, die Abtheilung einer Batterie, sonst aber eine Kanone, oder sind sonst den Officieren zur Unterstützung beigesellt. Die Lieutenants befehligen die Divisionen der Batterien. Einer derselben hat die Anordnung und Ausführung der Signale zu besorgen, und dem zu Folge die Flaggenleute unter seinem Befehle. Der Officier und

die Unterofficiere der Mariniers sind bei ihren Truppen. Der Oberkonstabel ist in der hintern Pulverkammer; der zweite Konstabel in der vordern, wo sie die Austheilung der Kartüschen durch einen Theil der übrigen besorgen, und durch die den Batterien zugetheilten Schiffsjungen dahin tragen lassen. Die überzähligen Konstabeln sind alle auf dem Zwischendeck, entweder bei der Batterie, oder bei der Reserve, um in der Nähe zu seyn. Der Obersekretair, der jetzt eben so wenig, als seine Gehülfen, Gelegenheit zum Schreiben hat, hält sich entweder beim Schiffskapitain, um seine Befehle zu überbringen, oder, wie die letzteren, beim Schlachtverbande auf, wo sich, wie es sich versteht, auch der Doktor, die übrigen Wundärzte, die Fratres, der Prediger, und auch die zum Gefechte Untauglichen befinden und Hülfe leisten. Der erste Schiffer ist auf dem Halbdeck, um auf die Segel, das Tau- und Takelwerk des großen und des Besaanmastes Acht zu haben, und sogleich alles Nöthige anzuordnen. Der zweite Schiffer ist auf dem Back, um den Fockmast und dessen Zurüstung zu beobachten. Die Steuerleute, nebst vier Rudergehülfen sind beim Nachthäuschen und Steuerrade, um auf die Richtung des Windes zu achten, und nach dem Befehle des Kapitains zu steuern. Wenn das Gefecht anfängt, werden zwei Gläser frisch umgewendet, wovon das eine drei, das andere vier Stunden läuft. Die Steuerleute schreiben alles Merkwürdige, so viel als möglich, auf. Der Oberbootsmann ist im Kühl, um die Handhabung der Segel zu leiten und das Beschädigte zu ersetzen. Der Schiemann hat eine gleiche Besorgung auf dem Back. Die beiden Segelmacher sind im Kühl bei den Vorrathssegeln und den Matten, womit die Grundschüsse von aussen verstopft werden. Die

Zimmerleute gehen in den Wallgängen und Laufgraben umher, um die Lecken der Grundschüsse von innen zu verstopfen, der Bottelier, sein Gehülfe, die Küfer und Einige von denen, die zum Fechten untauglich sind, halten sich in der Bottlerey auf, theils, um das Getränke heraufzulangen, theils, daselbst in der Hölle und in den anderen Abtheilungen des untern Schiffraumes das Feuer zu löschen, die Oeffnungen zu vermachen, und die durchs feindliche Geschütz oder sonst gestörte Ordnung herzustellen. Der Profos hält sich am Pumpsoo auf, um daselbst genau Acht zu geben, ob mehr Wasser, als gewöhnlich, zufließt, und woher? welches er sogleich insgeheim, um keine Bestürzung und Kleinmüthigkeit zu verursachen, dem nächsten Officier und den Zimmerleuten anzeigt, damit der Leck aufgesucht und verstopft werde. Die Gasten der Boots- und Schiemänner sind theils bei ihren Vorgesetzten, theils bei dem Tau- und Segelwerke, theils endlich bei den obern Batterien vertheilt, um in der Nähe zu seyn. Die Befehlshaber der Kanonen müssen ihre Leute vorschriftsmäßig dabei anstellen, das Geschütz laden und richten lassen. Die brennenden Lunten werden ausgetheilt, aber zugleich dabei verboten, nicht ohne höheren Befehl zu feuern. Das Reservekorps erhält seinen Posten auf dem Zwischendeck, und ist während des Gefechtes beauftragt, die Verwundeten zum Verbande herabzubringen, welches auf den Rostern vermittelst der Takel geschieht, und bei einer Wendung des Schiffes nach dem Ueberlaufen der Leute, welche die Kanonen bedienen, diese vollends festzubinden; schlägt sich aber das Schiff auf beiden Seiten, so wird die Reserve zu den Batterien vertheilt, und ersetzt auch sonst die Verwundeten und Todten. Wenn die Schiffs-

besatzung auf diese Weise ihre angewiesenen Posten eingenommen hat, so werden die Luken auf allen Decken geschlossen, damit beim Uebergehen von einem Borde zum andern Niemand herunterfalle, oder aus Feigheit sich in die untern Schiffsräume verkrieche. Nur diejenigen Luken, durch welche das Aufreichen der Kartuschen und das Herabbringen der Verwundeten geschieht, bleiben offen, und werden mit Schildwachen besetzt, um zu verhindern, daß Niemand mit Feuer sich nähere, und das Austheilen der Kartuschen verzögere oder gefährde. Während dieses Alles angeordnet wird, setzt die Flotte ihren Lauf unverändert nach Nordost fort, und erhält durch ihre leichten Fregatten, Kutter und Avisjachten nach und nach mehrere und bestimmtere Nachrichten; zum Beispiel: die feindliche Flotte segle Nordnordwest dicht bei dem Winde; sie habe schon ihre Schlachtordnung formirt; sie bestehe aus 33 Linienschiffen und 10 Fregatten; unter jenen befinden sich drei Dreidecker von der ersten Größe, nämlich von mehr als 110 Kanonen, sieben Schiffe von 80, zwanzig von 74 und drei von 64 Kanonen. — Jetzt nun die Seeschlacht selbst. Die Richtung, in welcher beide Flotten ihren Lauf fortsetzen, hat daher ihre Annäherung und eine Seeschlacht zur unvermeidlichen Folge. Der dazwischen liegende meilenweite Raum verliert jeden Augenblick an Ausdehnung. Die Fregatten und leichten Fahrzeuge, welche bis jetzt auf demselben hin und herkreuzten, erhalten durch Signale Befehl, sich rechts und links zu vertheilen, um die Avantgarde und Arriergarde herum zu segeln, und sich auf der vom Feinde abgewandten Seite hinter die Admiralschiffe zulegen, um die Signale zu repetiren. Dieser Befehl wird unverzüglich befolgt, und während sich die

einen nach Nord und die andern nach Süd wenden, giebt der Admiral der Flotte das Signal: auf die feindliche abzuhalten. Die Flotte segelt zwischen den Fregatten, welche auf den Flügeln aufgebraßt bleiben, hindurch, und letztere nehmen ihre angewiesenen Repositionsposten. So wie die Flotten sich nähern, werden auf allen Schiffen das große und das Foksegel aufgegeyt, damit man freie Aussicht habe. Um nun hier eine wirkliche Seeschlacht zum Leitfaden des Seedienstes und Manoeuvres aufzustellen, mag hier die Beschreibung der berühmten Seeschlacht bei Kap Trafalgar, welche im Herbste des Jahres 1805 zwischen den Engländern, unter dem Oberbefehle des Admirals Lord Nelson, und den Franzosen und Spaniern, oder der kombinirten Französisch-Spanischen Flotte, unter der Anführung der Admirale Villeneuve und Gravina vorfiel, dienen.

Am 19ten Oktober 1805 erhielt Lord Nelson von den Fregatten Euryalus, Phöbe und Nayade, welche die Bewegung der feindlichen Flotte bei Cadix beobachteten, die Nachricht, daß sie in See gegangen sei und östlich segele, woraus er schloß, daß sie ins Mittelmeer bestimmt sei. Diesem nach segelte die ganze Flotte nach dem Eingange von Gibraltar, wo ihm der Kapitain Blakwood meldete, daß der Feind noch nicht durchgesegelt sei. Am 21sten bei Tagesanbruch entdeckte man die feindliche Flotte 6—7 Meilen östlich von Kap Trafalgar. Sie bestand aus achtzehn Französischen Linienschiffen und zwei Fregatten, und aus fünfzehn Spanischen Linienschiffen und zwei Fregatten, in allem aus drei und dreißig Linienschiffen und zehn Fregatten, unter dem Oberbefehle des Französischen Admirals Villeneuve. Die Schiffe beider Nationen waren ohne Unterschied durch ein-

ander gestellt. Admiral Villeneuve befand sich am Bord des Buzentaurs, welcher das zehnte Schiff der Avantgarde war; Admiral Gravina war am Bord des Schiffes Prinz von Asturien, welches sich in der Arriergarde befand. Die Englische Flotte segelte mit raumen Winde (West bei Süd) weit schneller, als die feindliche bei dem Winde, und gewann daher einen beträchtlichen Vorsprung auf dieselbe, welches den Französischen Admiral auf die Vermuthung brachte, der Feind suche seine Avantgarde zu umgehen und zwischen zwei Feuer zu bringen. Er ließ daher seine Flotte in Kontramarsch nach Nord abfallen, um mehr Raum zu gewinnen, und die vermuthete Absicht der Britten zu vereiteln. Da er nun durch diese Bewegung wirklich auch mehr nordwärts gelangte, als diese, so glaubte er auch seinen Zweck erreicht zu haben, und ließ die vordersten Schiffe wieder bei dem Winde anlaufen, um nun selbst die Englische Avantgarde zu bedrohen; hierdurch erhielt die kombinirte Flotte eine bogenförmige Stellung. Lord Nelson hatte längst die Art seines Angriffes festgesetzt, und schon am 4ten Oktober die Admirale Collingwood und Northesk, und die Schiffskapitains in seiner Kajüte versammelt, und ihnen seine Angriffsplane umständlich mitgetheilt. Hierdurch wurden eine Menge von Signalen und Zeit kostenden Anordnungen, nebst dem Aufschub, den die Bildung der gewöhnlichen parallelen Schlachtlinie verursacht, erspart oder vermieden. Es waren daher nur wenig Signale erforderlich, und es wurden auch nur folgende wenige gemacht:

Signale: Um 6 Uhr 15 Minuten: Befehl, sich in zwei Divisionen zu formiren.

Um 6 Uhr 30 Min. Befehl, auf den Feind loszusegeln.

Um 6 Uhr 32 Minuten Befehl, sich zur Schlacht bereit zu halten.

Um 6 Uhr 40 Min. Befehl, Ost zu steuren.

— 7 — 25 — Befehl, Britannia, Prince und Dreadnought nehmen ihre Stellung nach Gutbefinden.

Um 7 Uhr 35 Min. Befehl, die Kapitains der Fregatten sollen an Bord der Victory kommen.

Um 10 Uhr 50 Min. Telegraph an den Royal Sovereign. Es ist meine Intention, die feindliche Linie zu durchbrechen, und ihrem Wiedereinlaufen in Kadix zuvorzukommen.

Um 11 Uhr 40 Minuten: Telegraph an die Flotte: England erwartet, daß jeder seine Pflicht thue.

Um 11 Uhr 48 Min. Befehl, die Anker auf die kommende Nacht bereit zu halten.

Um 11 Uhr 50 Min. Befehl, der Temeraire soll seine Stellung hinter der Victory nehmen.

Lord Nelson ließ sich durch die Bewegung des Feindes nicht irre machen, sondern gab das Signal: in zwei Kolonnen gerade auf denselben loszusegeln. Um dasselbe zu befolgen, hatten die beiden Admiralschiffe, welche an der Spitze der Kolonnen zu segeln bestimmt waren, nichts weiteres zu thun, als nach Ost abzufallen, die übrigen Schiffe ihnen im Kontramarsch zu folgen, und in dieser Richtung vor dem Winde fortzusteuern. Diese einfache Bewegung ward leicht und schnell ausgeführt. Lord Nelson führte auf dem Linienschiffe Victory die erste, und der Viceadmiral Collingwood auf dem Linienschiffe Royal Sovereign die andere Kolonne. Jede bestand aus zwölf Linienschiffen. Der Admiral Northesk befehligte eine Art Reservekorps von drei Linienschiffen, s. Fig. 8272. Als die Englische Flotte

so nahe heransegelte, ohne die gewöhnliche Schlachtordnung zu formiren, so war es dem Französischen Admiral, der den Angriff in dieser Ordnung erwartete, nicht leicht, die seinige zweckmäßig und früh genug zu verändern; denn seine Schlachtlinie war zu sehr ausgedehnt. Es blieb ihm daher nichts anders übrig, als in Retraitordnung sich zurückzuziehen und dem Gefechte auszuweichen, was bei seiner Ueberlegenheit nicht nur schimpflich gewesen wäre, sondern auch aus andern Gründen nicht thunlich war, oder durch ein heftiges Kanonenfeuer die Britten außer Fassung zu bringen, und ihren Angriff zurückzuschlagen und zu vereiteln, welches letztere Villeneuve, als ein braver Seeofficier, wählte, und dazu die erforderlichen Signale gab.

Da, wie schon oben erwähnt, die kombinirte Flotte aus dreiunddreißig Linienschiffen bestand, von denen jedes 150 bis 160 Fuß lang, und von dem nächsten eine Kabellänge oder 150 Klaftern, oder 900 Rheinländische Fuß entfernt war, so besagte die Länge der Schlachtlinie 150 X 900 = 1050 X 33 = 34,650 Fuß oder beinahe 1 1/2 Deutsche Meilen oder 3 Seemeilen. Die Methode des Holländischen Admirals Ritter von Kinsbergen: das Durchbrechen der Linie in Seeschlachten zu verhindern, war hier keinesweges anwendbar, und gar nicht auf diese Art des Durchbrechens, sondern auf die bei der parallelen Stellung berechnet. Ueberhaupt war es nicht mehr möglich, das Durchbrechen zu verhindern, sobald der neue ungewohnte Angriff in der alten gewöhnlichen Stellungsart erwartet wurde. Einen Blick auf Fig. 8272 wird leicht zeigen, daß die Schiffe der kombinirten Flotte alle gegen den Wind steuren mußten, um irgend eine Gegenbewegung zu

machen, wodurch sich die letztere in eine noch nachtheiligere Stellung gesetzt hätte. Wollte sie aber vor dem Winde abfallen, und eine oder mehrere Linien West und Ost bilden, so wäre sie, da Niemand darauf vorbereitet war, sehr bald in Flucht ausgeartet, und ganz gewiß in Detail geschlagen worden.

Der Admiral Villeneuve begann also die Schlacht um 11 Uhr 56 Minuten. Der Donner von mehr als 2000 Feuerschlünden kracht schrecklich, und drohet den heransegelnden Britten mit Tod und Untergang; allein die Ausdehnung der Schlachtlinie, und die daherrührende Entfernung von ungefähr einer Seemeile der äußersten Schiffe der Avantgarde und Arriergarde von der nächsten Brittischen Kolonne, machen die Wirkung verhältnißmäßig sehr geringe. Es schlägt wohl zuweilen hier und da eine Kugel ein, zertrümmert eine Raa oder Stänge, beschädiget einen Mast, durchlöchert die Segel, zerreißt einiges Tau- und Tackelwerk, und verwundet und tödtet einige Leute; allein mit unbeschreiblicher Thätigkeit wird das Beschädigte hergestellt, das Weggerissene ersetzt, die Todten über Bord geworfen, und die Verwundeten zum Verbande herabgebracht, folglich beide den Augen der Schiffsmannschaft entrückt. Die kombinirte Flotte setzt ihr Feuer lebhaft fort, und bei nur schwachen auf sie zuwehenden Winde wird sie durch Meilenlange dicke Rauchwolken verdeckt, die ihr den Feind unsichtbar und ihr Feuer ungewiß machen. Man gewahrt bald hier, bald da Wimpel, Masten oder Segel aus dem Dampfgewölke hervorragen, seltener eine Flagge im Winde flattern, bald aber sich wieder verhüllen. Der Befehl auf den Englischen Schiffen war, nicht eher eine Kanone abzufeuern, als bis sie den

feindlichen auf einen Pistolenschuß nahe sind. Sie befanden sich daher beinahe eine Viertelstunde lang innerhalb der Wirkung des feindlichen Feuers, ehe sie solches erwiederten. Der Royal Sovereign fing um 12 Uhr 5 Minuten zu feuren an, indem er unter dem Spiegel der St. Anna, dem zwölften Schiffe der Arriergarde, zuerst in die Schlachtlinie der kombinirten Flotte drang. Die Victory durchbrach dieselbe fünf Minuten, später und donnerte in der Nähe von 30 bis 40 Schritten mit ihren 68-, 48- und 36pfündigen Karonaden und Kanonen, nebst den andern ihr folgenden Schiffen, welche von allen Seiten eindrangen, die feindlichen zusammen, indem sie solche an der Mündung ihrer Feuerschlünde angriffen. Von diesem Augenblick an hörte das Signalgeben auf; denn auf der Brittischen Flotte waren keine mehr nöthig; die Einfachheit der Angriffsart und der vorläufige Unterricht hatten sie ganz entbehrlich gemacht; auf der Kombinirten waren keine mehr möglich. Die Schiffe und Geschwader trennten sich, die Unordnung nahm überhand, die Verwirrung ward allgemein, so daß jeder genug für sich selbst zu thun hatte, und keine Signale weder geben, noch darauf achten konnte. Dessenungeachtet wurde der Kampf heftig fortgesetzt; man focht auf den Schiffen der kombinirten Flotte, vorzüglich auf der Spanischen, nach den Berichten der Engländer, ihrer Feinde, mit einer Tapferkeit, die ihren Officieren zu großer Ehre gereichte. Bei einer solchen Seeschlacht mischt sich nun in den Donner des Geschützes das Knattern des Kleingewehrs, das Getöse der einschlagenden und das Zischen der überwegfliegenden Kugeln, das Krachen der herabstürzenden Stängen und Raaen, das Flattern der aufgegeyeten Segel, und das dumpfe Geräusch

der am Bug schäumenden Meereswogen. Dazwischen tönt das Aechzen der Verwundeten, das Röcheln der Sterbenden, die befehlende Stimme des Kapitains, und der aufmunternde und durch Hurrah! beantwortete Ruf der Officiere, welche, so weit ihre unterhabenden Batterien reichen, beständig auf- und abgehen, und die Mannschaft zur Thätigkeit antreiben. Jede Kanonenlage wird in zwei oder drei Batterien abgetheilt, jede feuert auf einmal für sich, ohne auf die nebenstehenden zu achten. Einzelne Kanonen werden nicht abgefeuert, weil mehrere zugleich einschlagende Kugeln eine größere Wirkung hervorbringen, als eben so viel einzeln aufeinander folgende, die bloß einbohren, welches leichter, als eine größere Oeffnung zu verstopfen ist. Es geschieht auch sehr selten, und nur dann, wenn man sich eine plötzliche und entscheidende Wirkung versprechen kann, daß Lagenweise gefeuert, und nur ein paarmal wiederholt wird; denn außerdem, daß es schwer oder vielmehr unmöglich ist, mit den Kanonen so regelmäßig wie ein Ploton Infanterie zu feuern, besonders in der Schlacht, so würde das Schiffsgebäude gar zu sehr erschüttert werden und daran leiden. Schon die Redensart: Wir gaben dem Feinde die volle Lage! beweiset das Ungewöhnliche dieser Art zu feuern, welche darin besteht, daß alle Kanonen, die sich an dergleichen Seite und auf demselben Deck befinden, auf einmal abgefeuert werden.

Das Englische Linien-Schiff Temeraire von 98 Kanonen vertheidiget sich hartnäckig gegen zwei feindliche von 80 und 64 Kanonen. Beide liegen ihm dicht am Bord und suchen es zu entern; der Kanonendonner hört auf; denn die Stückpforten sind geschlossen, und die Einen schießen sich mit

Kleingewehr und Pistolen herum, während Andere die Enterhaken auf den Temeraire zu schleudern sich bestreben, um ihn festzuhalten; sogleich springen eine Menge Französischer und Spanischer Matrosen mit Enterbeilen bewaffnet, hinüber, und hacken das Tauwerk, vorzüglich die Wände und Stagen, in Stücken; Seesoldaten folgen ihnen auf dem Fuße nach, um jene durch ein lebhaftes Feuer zu decken, und ungeachtet des tapferen Widerstandes, wehen bald die Französisch-Spanischen Flaggen auf dem Temeraire. Bald aber dringt neue Mannschaft aus allen Luken und von allen Seiten heran; die Feinde werden durch Granaten, Gewehr- und Pistolenschüsse, und mit dem Bajonnet angegriffen, nach einer heftigen Gegenwehr auseinander gesprengt, und auf ihr eigenes Schiff getrieben. Viele stürzen zwischen den Schiffen hinab und werden erdrückt, oder finden den Tod in den Fluthen; die feindlichen Flaggen werden heruntergerissen, und dafür die Englische nicht nur auf dem Temeraire, sondern auch bald darauf über den Feindlichen, an Bord der beiden eroberten Schiffe aufgehißt. Auf einem anderen Linienschiffe bemerkt man an der emsigen Geschäftigkeit der Schiffsbesatzung, und an dem Ueberhange der sich neigenden Masten, daß es wegen erhaltenen Grundschüssen im Begriff steht zu sinken; Schaluppen und Böte suchen ihnen beizustehen, und andere größere Fahrzeuge eilen mit vollen Segeln herbei, als in der Nähe plötzlich eine Flamme empor blitzt, der bald ein heftiger, die Luft erschütternder Knall folgt. Eine schwarze Dampfwolke hüllt einen Theil von beiden Flotten in Nacht; Masten, Balken, Segel, Tauwerk, Blöcke stürzen aus der Luft, wohin sie geschleudert wurden, auf die Schiffe, und in die Fluthen herab.

Verbrannte und zerstümmelte Menschen und zerrissene Glieder treiben auf den Wellen und versinken in den Abgrund. Das Französische Schiff Achilles von 74 Kanonen, welches sich schon ergeben, aber dessen Pulverkammer Feuer gefangen hatte, ist es, welches in die Luft flog. Zweihundert Menschen wurden durch die Bemühung der Engländer gerettet. Die Schreckensscene hemmt auf einige Augenblicke den Kampf der nächsten Schiffe, der jedoch bald mit steigender Erbitterung erneuert wird; die Entfernteren hatten ihn nie unterbrochen. Nelson's Admiralschiff Victory stritt mit der Santissima Trinidad, dem größten der feindlichen Schiffe von 138 Kanonen. Von den Marsen desselben machten die Spanischen Schützen ein heftiges Kleingewehrfeuer, vorzüglich auf das Halbdeck der Victory herab, wo der Admiral Nelson von mehreren Officieren umgeben im stärksten Feuer seine Befehle auf der Schanze ertheilte, wo er, trotz aller Warnung und Bitten, während der ganzen Action seinen Posten zu behaupten fest entschlossen hatte. Eine Musketenkugel traf ihn hier in die linke Brust, welche nicht, wie man vermuthete, von der Santissima Trinidad, sondern nach dem Herrn Beattie, Wundarzt, und Herrn Bourke, Schiffsschreiber der Victory, aus dem Besaanmaste des Redoutable, eines Französischen Linienschiffes, gekommen seyn soll, er sank sogleich zu Boden und starb bald darauf, jedoch als Sieger. —

Der Kanonendonner ward allmählig immer schwächer und hörte endlich ganz auf. In weniger als vier Stunden war die Schlacht entschieden. Um drei Uhr ging die kombinirte Flotte auseinander, und was noch zu entkommen im Stande war, setzte alle Segel bei, um sich zu entfernen. Admi-

ral Gravina lief mit zehn Linienschiffen in Kadix ein. Was von den Brittischen Schiffen noch See halten konnte, verfolgte den Feind, und suchte seine Fahrt zu verhindern und Schiffe zu erobern. Fünf Schiffe von der Avantgarde wurden angegriffen, und eins davon genommen; die vier andern, unter dem Admiral Dümanoir, entkamen, fielen jedoch einige Zeit nachher dem Admiral Strachan in die Hände. Die zerstörende Wirkung der Feuerschlünde war fürchterlich. Die siegende Flotte war nach der Schlacht in einer sehr gefahrvollen Lage; denn nach derselben wehete ein starker Südwind, der sich den folgenden Tag in Südwest setzte, und zum heftigen Sturme ward. Alle Schiffe waren sehr beschädiget, mehrere entmastet; die wenigsten konnten das Signal: sich vor Anker zu legen, vollziehen, da die Ankertaue zerschossen waren. Die Victory hatte sehr gelitten, konnte jedoch, ihres morschen Zustandes ungeachtet, Nelsons Leiche nach England bringen. Der Royal Sovereign war so übel zugerichtet, daß er am Schlepptau gezogen werden mußte, und Admiral Collingwood genöthigt war, ihn verlassen und seine Flagge auf der Fregatte Euryalus aufhiessen zu lassen. Die Lage der combinirten Flotte war noch schrecklicher. Von den eroberten Schiffen wurden vierzehn gleichfalls am Schlepptau gezogen, und erhielten ihren Sammelplatz um den Royal Sovereign, der sich mit ihnen in gleicher Lage befand, wurden aber am folgenden Tage durch den zunehmenden Sturm zerstreut und gegen die Küsten getrieben, wo sie größtentheils scheiterten. Am 23sten Oktober kamen zehn Linienschiffe von der kombinirten Flotte aus Kadix zum Vorschein, um einige Englische Schiffe zu nehmen, sie zogen sich aber bald wieder zurück und verloren den Rayo,

welcher entmastet und genommen wurde; er riß jedoch vom Tau los, gerieth auf den Strand und scheiterte. Ueberhaupt wurden zwanzig Schiffe genommen oder zerstört, und von denen, die in den Hafen zurück gekommen, waren nur drei der Ausbesserung fähig. Beim Fortdauern des Sturmes beschloß der Admiral Collingwood diejenigen Schiffe, von denen man die Mannschaft fortbringen konnte, zu vernichten, weil Gefahr obwaltete, daß sie entkommen möchten. Dieses bei der hochgehenden See schwere Geschäft der Zerstörung, gelang den Engländern, bei der ausserordentlichen Anstrengung ihrer Officiere und der Ausdauer der Seeleute gleichfalls. Der Verlust der Verbündeten an Todten und Gefangenen war an 15,000 Mann, indem mehrere Schiffe mit gesammter Mannschaft verbrannten oder von den Fluthen verschlungen wurden. Die kombinirte Flotte hatte 4000 Mann Landtruppen an Bord unter dem Befehle des Generals Contamin, der mit dem Ober-Admiral Villeneuve auf dem Buzentaur zu Gefangenen gemacht wurde. Ausser diesen wurden noch gefangen der Vice-Admiral Don Alava, und der Contre-Admiral Don Cisneros. Die kombinirte Flotte verlor 1654 Kanonen, von denen die mehrsten in den Abgrund versanken. Die Engländer erfochten diesen großen Sieg mit dem nur geringen Verluste von 423 Todten und 1164 Verwundeten. Der größte Verlust war jedoch Lord Nelson, ihr Admiral. Unter den Todten sind viele mit den eroberten Schiffen zu Grunde gegangen. Die Spanischen Officiere wurden auf Parole und die meisten Seeleute aber auf Scheine unter der Bedingung entlassen: weder zur See, noch zu Lande zu dienen, bis daß sie ausgewechselt sein würden. Die Verwundeten der

kombinirten Flotte wurden gegen einen Schein der Sorgfalt ihres eigenen Landes überlassen, und der Marquis de Solano, Gouverneur von Andalusien, dem der Admiral Colingwood sie antragen ließ, schickte zwei Fregatten vom Lande ab, um die Verwundeten in Empfang zu nehmen, welche Fregatten zugleich alle Engländer, welche auf den gescheiterten Schiffen gerettet worden waren, mitbrachten, um sie gleichfalls zu erquicken, welches der Marquis de Solano aus Dankbarkeit hatte anbieten lassen. Die Schiffe, die ausser Stand sind, den Kampf fortzusetzen, zeigen ihre Ergebung dadurch an, daß sie die über dem Heckbord herabwehende Nationalflagge streichen, nämlich vom Top des Flaggenstabes bis an dessen Fuß herablassen. Ein Officier wird sogleich mit einiger Mannschaft auf das eroberte Schiff gesandt, und nimmt als Befehlshaber davon Besitz, indem er die Flagge seiner Nation entweder allein oder über der Feindlichen, diese aber verkehrt, nämlich das unterste oben, aufhissen läßt. Hingegen werden alle Officiere und ein Theil der übrigen Mannschaft von den eroberten Schiffen auf die der siegenden Flotte vertheilt.

Fig. 8272 a, zeigt den vollständigen Plan der berühmten Seeschlacht bei Trafalgar. Zum Verständniß desselben folgen hier die Namen der Schiffe, wie sie in Schlachtordnung standen und auf dem Plane numerirt sind.

Englische Schlachtlinie.

1	Victory	110	Kanonen.	Admiral Nelson.
2	Temeraire	98	—	
3	Neptune	98	—	
4	Leviathan	74	—	
5	Conqueror	74	—	
6	Agamemnon	64	—	
7	Ajax	80	—	
8	Orion	74	—	
9	Minotaur	74	—	
10	Spartiate	80	—	
11	Royal Sovereign	110	—	Admiral Colingwood.
12	Mars	74	—	
13	Tonnant	80	—	
14	Bellisle	80	—	
15	Bellerophon	74	—	
16	Kolossus	74	—	
17	Achille	74	—	
18	Polyphemus	64	—	
19	Revenge	74	—	
20	Swiftsure	74	—	
21	Defence	74	—	
22	Afrika	64	—	
23	Thunderer	74	—	
24	Defence	74	—	
25	Britannia	110	—	Rear-Admiral Northesk.
26	Prince	98	—	
27	Dreadnought	98	—	

Schlachtlinie der Alliirten.

1	Pluton, Fr.	74	Kanonen.	
2	Monarca, Sp.	74	—	
3	Fougeux, Fr.	74	—	
4	Santa Anna, Sp.	110	—	Admiral Alava.
5	Indomptable, Fr.	80	—	
6	San Justo, Sp.	74	—	
7	Intrepide, Fr.	64	—	
8	Redoutable, Fr.	80	—	
9	San Leandra Sp.	64	—	
10	Neptune, Fr.	80	—	
11	Buzeutaur, Fr.	80	—	Admiral Villeneuve.
12	San Trinidada, Sp.	138	—	
13	Herve, Fr.	74	—	
14	San Augusta, Sp.	74	—	
15	Montblanc, Fr.	74	—	
16	Asis, Sp.	74	—	
17	Dugua Trouin, Fr.	74	—	
18	Formidable, Fr.	80	—	Admiral Dümanoir.
19	Rayo, Sp.	80	—	
20	Scipion, Fr.	74	—	
21	Neptune, Sp.	80	—	

Corps der Reserve.

22	San Juan, Sp.	74	Kanonen.	
23	Berwick, Fr.	74	—	
24	Principe de Asturias, Sp.	120	—	Admiral Gravina.
25	Achille, Fr.	74	—	

26	San Ildefonso, Sp.	75	Kanonen.	
27	Argonaute, Fr.	74	—	
28	Swiftsüre, Fr.	74	—	
29	Argonauta, Sp.	74	—	
30	Algeziras, Fr.	74	—	Contre-Admiral Magon.
31	Montanez, Sp.	74	—	
32	Aigle, Fr.	74	—	
33	Bahama, Sp.	64	—	

Fregatten.

34	Themis, Fr.	40	—	
35	Kornelie, Fr.	40	—	
36	Mercurio, Sp.	44	—	
37	Hermione, Fr.	40	—	
38	Hortense, Fr.	40	—	
39	Flora, Sp.	44	—	
40	Le Rhin, Fr.	40	—	

Kutter.

41	Le Furet, Fr.	18	—	
42	L'Argus, Fr.	16	—	
43	L'Observateur, Fr.	16	—	

Von diesen Schiffen der geschlagenen kombinirten Flotte ist das Schicksal nach Beendigung der Schlacht folgendes gewesen:

Neptuno, bei Karolina gescheitert.

Scipion, Kapitain Beranger, durch Admiral Strachan genommen.

Rayo, bei San Lucar gescheitert.

Formidable, Admiral Dumanoir, durch Admiral Strachan genommen.

Dugna Trouin, vom Admiral Strachan erobert.

San Franz d'Assisi, bei Rota gescheitert.

Montblanc, Kapitain Villegeis, vom Admiral Strachan genommen.

San Augustin, durch den Leviathan verbrannt.

Hero, Kapitain Poulain, nach Cadix geflüchtet.

Buzentaur, Ober-Admiral Villeneuve, bei Fouquez gescheitert.

San Trinidada, Admiral Cisneros, durch den Prince gesenkt.

Neptune, Kapitain Mestral, nach Cadix entkommen.

San Leander, gleichfalls dahin entkommen.

Redoutable, Kapitain St. Lucar, zu Grunde gegangen.

Intrepide, Kapitain Infernet, von der Britannia verbrannt.

San Justo, mit einem Maste nach Cadix entkommen.

Indomptable, Kapitain Hübert, bei Rota gescheitert.

Monarca, bei San Lucar gescheitert.

Pluto, Kapitain Cosmer, im sinkenden Zustande in Cadix eingelaufen.

San Juan Nepomuk, nach Gibraltar gebracht.

Fougueux, Kapitain Bauduin, bei Trafalgar gescheitert.

San Anna, Admiral Allava, genommen; aber nach Cadix entkommen.

Berwik, bei San Lucar auf den Strand gerathen.

San Ildefonso, nach Gibraltar gebracht.

Achille, in die Luft geflogen.

Argonauta, durch den Ajax gesenkt.

Swiftsüre, Kapitain Villemandrin, nach Gibraltar gebracht.

Princ. de Asturias, Admiral Gravina, ohne Mast in Cadix eingelaufen.

Argonaute, Kapitain Epron, im Hafen von Cadix auf den Strand gerathen.

Algesiras, Admiral Magon, genommen, aber nach Cadix entkommen.

Montanez, nach Cadix geflüchtet.

Aigle, Kapitain Gourege, bei Rota gescheitert.

Bahama, nach Gibraltar gebracht.

Von den genommenen Schiffen sind mehrere, wegen des großen Sturmes versenkt und an der Küste zerstört worden. Es würde demnach das Endresultat dieser merkwürdigen Seeschlacht nach den damals erschienenen officiellen Englischen Berichten seyn:

Nach Gibraltar gebracht: Spanische Linienschiffe	3
Nach Gibraltar gebracht: Französische Linienschiffe	1 — 4
Zerstört: Spanische Linienschiffe .	8
— Französische — .	8 — 16
In Cadix wieder eingelaufen, noch dienstfähig	3
In Cadix wieder eingelaufen, sehr beschädiget	6 — 9
Fortgesegelt, aber vom Admiral Strachan genommen . . .	4 — 4

Daß auch das Entern in neuerer Zeit von den Engländern nicht für nutzlos gehalten wird, beweiset Lord Nelson in seinen privatim niedergeschriebenen Bemerkungen über die Seeschlacht mit den Spaniern im Jahre 1797 den 14. Februar. Er sagt:

„Um dem Feinde die Flucht zu vereiteln und sein Rangiren in eine Linie zu hindern, lief ich mit meinem Schiffen vor, und engagirte die vordersten Schiffe des Feindes auf der Seeseite. Diese Schiffe waren: Santissima Trinidada von 126 Kanonen, San Josephus von 112, Salvador del Mundo von 112, San Nicola von 80, ein anderes vom ersten Range, und ein 74 Kanonenschiff. Kapitain Trowbridge (nachher Admiral) folgte mir unmittelbar. Wir unterhielten dies scheinbar ungleiche, aber in der That völlig gleiche Gefecht eine Stunde lang, nach deren Ablauf der Blendheim zwischen uns und dem Feinde einsegelte, uns ablöfete, und den Dons brav zusetzte. — Der Salvador del Mundo und der San Isidoro blieben zurück, und wurden vom Excellent, Kapitain Collingwood (nachher Admiral) in Empfang genommen, der gar prächtig in sie hineinschoß, und den Isidor, zum Streichen zwang. Ich glaubte, das große Schiff, der Salvador del Mundo hätte auch gestrichen. Kapitain Collingwood, welcher den leeren Pomp der Besitznahme eines überwundenen Schiffes verachtete, ging hierauf sogleich vor, um seinem alten Freunde und Tischgesellen beizustehn, der dem Anschein nach in einer kritischen Lage war, weil der Culloden zerschossen und zurück, der Blendheim aber weit voran war. Collingwood rangirte sich in einer Entfernung von zwei Fuß beim San Nicola, und gab eine furchtbarvolle Lage. Der San Nicola wich zurück und fiel auf den San Joseph. Collingwood ging vor, um die Santissima Trinidada anzugreifen. Ich nahm meine alte Station vor dem San Nicola und San Joseph. Mein Schiff hatte alles Tauwerk und Masten zerschossen und konnte weder in der Linie, noch in der Jagd mehr nützlich sein. Ich ließ dieserhalb durch den Kapitain Miller, meinen Flaggenkapitain, die Leute zum Entern aufrufen und enterte. Die Soldaten vom 69sten Regiment unter Lieutenant Pearson waren die vordersten, zu ihrer großen Ehre. Der erste Mann, welcher über

das Netzwerk in's Schiff sprang, war Kapitain Berry, mein voriger erster Lieutenant. Kapitain Miller wollte nachspringen, ich befahl ihm indeß, auf unsere Segelstange zu achten, welche sich in's feindliche Tauwerk verwickelt hatte. Ein Soldat vom 69sten Regiment hatte die Fenster der obern Gallerie eingeschlagen, ich sprang sogleich durch dieselben, und die Leute folgten mir schnell auf dem Fuße nach. Ich fand die Thür der Kajüte geschlossen. Einige spanische Offiziere feuerten mit Pistolen durch die Thür. Wir erbrachen sie; unsere Leute feuerten. Der spanische Brigadier fiel todt zur Erde, als er sich nach dem Hauptdeck zurückzog. Ich drängte gleich zum Hauptdeck vor, und fand den Hauptmann Berry schon im Besitz des Hintertheils des Schiffes, wo er die Spanische Flagge niederzureißen im Begriff war. Ich ging mit meinen Leuten vor, stieg auf das Vordertheil, wo zwei oder drei Spanische Offiziere von meinen Leuten gefangen, mir ihre Degen überreichten. Jetzt erhob sich ein Musketen- und Pistolenfeuer vom San Joseph auf uns, die wir im San Nicola waren. Ich befahl dem Kapitain Miller, mehr Leute in den San Nicola zu schicken, und gab meinen anwesenden Leuten Ordre, den San Joseph zu entern, welches sogleich geschah. Kapitain Berry half mir auf das Hauptdeck des feindlichen Schiffes. In diesem Augenblicke guckte ein Spanischer Offizier über die Ballustrade, und sagte uns das Schiff habe sich ergeben. Ich sprang indeß sogleich aufs Haupt-Verdeck, wo sich der Spanische Offizier befand, der mir mit einer Verbeugung seinen Degen überreichte und mir sagte: daß der Admiral in diesem Augenblick an seinen Wunden sterbe. Ich fragte ihn auf sein Ehrenwort, ob sich das Schiff ergeben habe, er versicherte es. Ich bat ihn, jetzt die Offiziere zu rufen und es ihnen anzuzeigen, welches geschah, und so sonderbar es auch scheinen mag, ich empfing auf einem Spanischen Hauptdecke die Degen überwundener Spanier, welche ich meinem Bootsmeister Wilhelm Fearney gab, der sie mit der größten Kaltblütigkeit unter den Arm steckte."

Eine Seeschlacht ist demnach, wenn sich zwei Flotten oder zwei Geschwader mit einander schlagen. — Nach der gewöhnlichen Regel stellt sich jede Flotte in Schlachtordnung in Linie, oder doch so auf, wie sie glaubt am besten dem Feinde die Spitze zu bieten, und ihn zu überwältigen, wobei es denn, wie bei einer Feldschlacht, auf ein geschicktes Manöver oder Manövriren der Schiffe ankommt, um den Feind zu überflügeln, oder vielmehr zu vervortheilen. Ueberhaupt müssen die Schiffe so geschickt bewegt und regiert werden, daß sie die Lagen des Feindes vermeiden, und ihm dagegen durch's Kanonenfeuer Schaden beizubringen suchen, worauf besonders der Hauptvortheil bei einer Seeschlacht beruht. Ein geschickter Schiffskapitain muß besonders dahin sehen, daß er sein Schiff gegen das feindliche, indem ihm solches eine Lage geben will, mit solcher Geschwindigkeit umwenden kann, daß die Lage nicht die Seite seines Schiffes trifft, sondern nur höchstens den Vordertheil desselben, weil auf diese Weise viel Kugeln vorbei gehen. In der Schlacht selbst muß dahin gesehen werden, daß ein Schiff das andere, was auf ihn manövrirt, dadurch zu überwältigen sucht, daß es vermittelst seiner Kanonen dasselbe so zusammenschießt, daß es mast- und taulos wird, und nicht mehr im Stande ist, See zu halten, oder seine Bewegungen zu machen, und sich so wehrlos ergeben muß; oder man sucht es durch Grundschüsse zum Sinken zu bringen, welches man in den Grund bohren nennt. Wenn ein feindliches Schiff zu entern sucht, so muß das Schiff, welches geentert werden soll, solches durch alle nur mögliche Vertheidigungsarten, die sich ihm schnell darbieten, zu vereiteln suchen, z. B. die Enterhaken mit Beilen weghauen und mit dazu

dienlichen Rüstungen und besonders durch das kleine Gewehrfeuer die Enterung abhalten. Die Enterung besteht darin, daß ein feindliches Schiff sich an das andere mit Haken und Seilen anzuklammern sucht, die Schiffsmannschaft dann übersteigt und mit Kleingewehrfeuer oder mit dem Bajonnet, oder mit dem Degen in der Faust die Mannschaft zu überwältigen und zur Uebergabe zu zwingen sucht. Vor Alters, als das grobe Geschütz noch nicht erfunden worden, oder vielmehr auf Schiffen noch nicht Anwendung fand, war diese Verfahrungsart in den Seetreffen am gewöhnlichsten, und Kaper, die gemeiniglich viel Volk am Bord haben, bedienen sich noch dieser Art des Angriffs, theils weil ihnen die Menge ihrer Mannschaft die Ueberlegenheit verspricht, theils weil sie dadurch Hoffnung haben, das Schiff und seine Ladung unversehrt zu überkommen. Bei Linienschiffen in der Schlacht geschieht es nur bei hartnäckiger Vertheidigung, bei großer Ueberlegenheit des Gegners, wenn nämlich ein Schiff sich gegen zwei hartnäckig wehrt oder vertheidiget, so suchen die beiden es so dicht an Bord zu kommen, daß sie es entern können, wie auch schon oben, S. 649, angeführt worden. Wenn nämlich die Enterung vorgenommen werden soll, so sendet der Kapitain zuerst diejenigen Leute ab, die bei den Kanonen angestellt sind und sie bedienen müssen, alle übrigen läßt er auf das oberste Verdeck ꝛc. kommen, und bewaffnet sie mit Enterbeilen, Flinten oder Musketen, Granaten, Dolchen und Säbeln. Die Leute mit den Enterhaken werden angestellt, man geht auf's feindliche Schiff los, und trachtet mit dem Buge seines Schiffes am Halse des feindlichen, das ist, zwischen dem großen und dem Fockmaste, wo es am

niedrigsten ist, anzulegen, welches, nachdem es der Wind zuläßt, mehr oder weniger gelingt. Sobald angelegt worden, läßt man die Haken werfen, um den Rand des Schiffes oder dessen hohes Tauwerk zu fassen, feuert, und wirft Granaten auf den Feind, und springt, sobald derselbe das Verdeck verläßt, oder in Unordnung gebracht ist, auf dasselbe hinüber, wo dann ein hartnäckiges Gefecht beginnt, weil hier nur gesiegt oder zu Grunde gegangen werden kann. — Wenn nun der Kapitain desjenigen Schiffes, welches geentert werden soll, die Enterung durch Abhauung der geworfenen Haken und durch Abstoßung des Schiffes mit Spiaren oder 15 bis 20 Fuß langen Mastenden nicht mehr verhindern kann, so läßt er sie, nachdem er sie durch ein tüchtiges Gewehrfeuer noch abgehalten hat, um seine Leute gehörig zu bewaffnen, herüberkommen, und empfängt dann die schon theils Ermüdeten mit seiner frischen Reserve, welche überall aus den Luken auf das Verdeck kommen, um die schon Kämpfenden kräftig zu unterstützen. Es ist nicht selten, wie auch schon oben, S. 650, bei der Schlacht von Trafalgar angeführt worden, daß die Geenterten gewinnen, und den Feind von allen Seiten wieder auf sein Schiff zurück und in das Meer treiben, dann selbst auf das enternde Schiff übersteigen es erobern, und ihre Flagge aufhissen. — Man kann auch mit einem stärkeren Schiffe ein schwächeres in den Grund segeln, wo dieses nur durch eine geschickte Wendung, wenn es den Anlauf bemerkt, ausweichen kann. Dieses war besonders in der alten Art zu fechten im Gebrauch, wo man durch Anlaufen mit dem Schiffsschnabel ein Schiff zu überwältigen suchte. In jetziger Zeit kommt es bei einem Seetreffen, wie bei einer Feldschlacht

hauptsächlich darauf an, durch ein heftiges Kanonenfeuer das Schiff von Masten und Tauen zu entblößen und unbrauchbar zu machen, oder unter Wasser es leck zu schießen, wie auch schon oben angeführt worden, so daß es sinken muß.

Die Aufstellung der Schiffe in gerader Linie, s. unter Kriegs-Flotte, Th. 50, S. 349, und unter Schlacht-Ordnung. Die Seetreffen, pugna navalis, s. naumachia, welche als Schauspiele bei den Römern auf dazu eingerichteten Bassins gehalten wurden, s. Naumachie, Th. 101, S. 664.

Bei einer Landschlacht, Pugna, Fr. Bataille, Bataille sur terre, um sie von der Seeschlacht zu unterscheiden, kommt zuerst Alles auf die Disposition des Feldherrn an, wie und auf welche Weise eine Schlacht ausgeführt werden soll. Um eine Schlacht in allen ihren Theilen gut durchzuführen, wenn sie auch nicht allemal mit dem Siege gekrönt wird, gehört Erfahrung, Klugheit, Muth, Umsicht, wozu eine schnelle und geschwinde Ueberlegung gehört, genaue Kenntniß des Landes, seiner Truppen und des Feindes, mit dem man zu thun hat. Eine schnelle Umsicht ist besonders beim Befehlshaber einer Armee nöthig, um den rechten Augenblick, der nur einmal da ist, und nicht oder nur selten wieder kommt, zu nutzen. Die Dispositionen, die der kommandirende General entworfen hat, müssen verschwiegen werden, also ist unbedingte Verschwiegenheit bei den Unterbefehlshabern, die einen Theil der Disposition zum Angriffe gleich wissen müssen, durchaus nothwendig, wenn der Endzweck glücklich erreicht werden soll; denn wenn der Feind Kenntniß vom Angriffsplane der Schlacht erhält, wird er es seiner Seits an nichts fehlen lassen, seinem Gegner alle nur mögliche Hinder-

nisse in den Weg zu legen, um diesen scheitern zu machen. Ein erfahrner, kluger Feldherr, kann von der Bewegung des Feindes beim Recognosciren, nachdem er seine Stellung früher beobachtet, auch durch Spione oder geheime Botschafter Kunde von seiner Angriffs- oder Vertheidigungsweise erhalten hat, leicht gewahren, ob er Nachricht von seinem entworfenen Plane hat, um darnach seine Gegenmaaßregeln wieder zu nehmen; allein es ist immer besser, wenn der erste Plan, stets so verhüllt bleiben kann, daß der Feind, im schlimmsten Falle, nur Bruchstücke davon zu erhalten im Stande ist, die doch den ganzen Angriffsplan nicht aufheben; denn ist die ganze Disposition verrathen, so ist zwar damit noch nichts verloren, wenn man nämlich weiß, daß sie verrathen ist; allein es ändert doch das ganze Manöver, und bringt in dieser Rücksicht Unordnung in beider Plane, wodurch oft die Schlacht dann nur durch persönliche Tapferkeit entschieden werden kann, nicht durch künstliche Manövers. — Ferner müssen die unter dem Oberbefehlshaber kommandirenden Generale nach den Umständen, die sich während der Ausführung ergeben, wissen, was sie dem erhaltenen Befehle ab- oder zuthun müssen; denn es läßt sich, selbst bei dem glücklichst entworfenen und geheim gehaltenen Plane, nicht Alles voraussehen, und der Ober-Befehlshaber kann nicht zugegen seyn. Bei allen Manövern hat man zwei verschiedene Arten von Dispositionen zu unterscheiden, nämlich: eine innerliche, und eine äußerliche. Jene besteht in der Anordnung derjenigen Truppen selbst, die die Absicht ausführen, z. B. die Convoy, die Fouragirung bedecken, ein Treffen liefern, den Feind verfolgen sollen ꝛc.; diese aber in der Anordnung gewisser Detaschements, welche voran, auf die Flanken, und im Rücken jener ausgetheilt werden, Brücken, Pässe,

Hohlwege ꝛc. zu besetzen, damit allen Zufällen, welche die Operationen jener erschweren oder wohl gar hintertreiben könnten, vorgebeugt, sie, wenn es nöthig ist, unterstützt werden mögen, und ihres Rückzuges halber Sicherheit vorhanden sei. — Ein kluger Feldherr wird vor der Schlacht, bei Entwerfung seines Operationsplanes, sich seinen Feind immer als einsichtsvoll und tapfer vorstellen, und dieserhalb stets seine Einrichtungen so machen, daß er gegründete Hoffnungen hat, seine Absichten zu erreichen, wenn auch der Feind Alles, was auf seiner Seite möglich ist, dagegen thut; denn derjenige Feldherr, der sich denselben, den Feind, als feige und unwissend vorstellt, und in diesem Wahne Schritte thut oder Dispositionen entwirft, die nothwendig mißlingen müssen, weil er sich in seiner Voraussetzung betrogen hat, macht sich allemal eines strafbaren Vergehens schuldig, außer dem seltenen Falle, da er gewiß versichert ist, daß er sich nicht irre. Mit dieser Achtung, die man seines eigenen Vortheils halber vor dem Feinde haben muß, besteht die von der Verwegenheit oder Tollkühnheit unterschiedene wahre Unerschrockenheit sehr gut, vermöge welcher man sich vor demselben nicht fürchtet, sondern das eigene Vertrauen hat, ihn durch Anwendung der nöthigen Vorsichtigkeit und Anstrengung der vorhandenen Kräfte überwinden zu können. Des Feindes Dispositionen muß ein kluger Befehlshaber, der denselben angreift, oder sich wider dessen Angriff vertheidigen will, so gut als möglich zu erforschen trachten, und seine Maaßregeln darnach nehmen; allein er darf sich nicht täuschen lassen, wie solches sehr oft durch Ueberläufer ꝛc. geschieht; sondern die eingezogenen Erkundigungen genau überlegen oder prüfen, ob der Feind durch seine

Stellung, durch sein zu beabsichtigendes Manöver wirklich Vortheile erhalten oder erlangen kann; dann ihn selbst gehörig recognosciren, um sich von der Wahrheit der Aussage zu überzeugen; denn alle, auch die geringe scheinenden, Umstände, haben Einfluß auf den glücklichen oder unglücklichen Ausgang einer Unternehmung. Es ist aber besser, und ein Zeichen unserer Ueberlegenheit, wenn wir den Feind nöthigen können, seine Dispositionen zu verändern, und sie nach den unsrigen einzurichten. Wenn die Schlacht glücklich abgelaufen und der Feind geschlagen worden, so muß derselbe mit Vorsichtigkeit verfolgt werden; denn den Verfolgern kann, bei einem vorsichtigen Feinde, der Weg zum Rückzug abgeschnitten werden, sie können in einen Hinterhalt fallen; die Verfolgten können Verstärkung erhalten, und indem sie schnell in der Flucht Front machen, und ihre Verfolger mit Heftigkeit angreifen, einen sogenannten Chok auf sie wagen, sie in Unordnung bringen und die Oberhand behalten. In so fern man nun die gewisse Versicherung hat, daß der Rückzug kein bloßes Manöver ist, um den sich Sieger glaubenden zu täuschen, und ihn in die Falle zu locken, so muß man die Besiegten verfolgen, um die Früchte des Sieges so reichlich, als möglich, einzuerndten; auch ihnen nicht Zeit zu lassen, sich zu sammeln, besonders bei einer Hauptschlacht, wodurch einem der Weg nach des Feindes Land, oder wohl gar zu dessen Hauptstadt geöffnet wird; denn hat man erst diese genommen, so hat man die Kräfte des Landes schon größtentheils in Händen, und kann den Frieden unter den vortheilhaftesten Bedingungen erzwingen. Wo man aber mit des Feindes Rückzuge vom Schlachtfelde nicht im Klaren ist, besonders wenn man noch nicht

außerordentliche Vortheile erhalten hat, so ist es besser Halt zu machen, um erst zu erforschen, wie es mit dem Feinde steht; denn sonst würde man Gefahr laufen, nicht nur den ganzen erhaltenen Vortheil wieder zu verlieren, sondern selbst über den Haufen geworfen zu werden. Man gewahrt hieraus, mit welcher Vorsicht der Feldherr zu Werke gehen muß, ehe er sich in eine Schlacht engagiren oder einlassen kann, und wie diese auch fortgesetzt werden muß, um nicht bei einem vielleicht schon errungenen Siege wieder besiegt zu werden. — Dann ist ferner nöthig, daß der Befehlshaber darauf achte, ja seinen Soldaten anbefehle, daß sie in der Schlacht Menschlichkeit beobachten, und die Ueberwundenen schonend behandeln, den Pardon Fordernden, solchen geben oder gewähren. Vergiftungen der Brunnen und der Waffen finden bei gesitteten Völkern nicht Statt, und eben so wenig ist es erlaubt und der Ehre gesitteter Krieger ganz entgegen, wenn sie Heerführer durch Meuchelmörder aus dem Wege räumen lassen. Wird eine Schlacht fortgesetzt, oder werden die Vortheile einer Schlacht verfolgt, so müssen die Sieger keine alten Leute, Priester, Weiber, keine unmündigen Kinder, überhaupt keinen, der nicht Waffen trägt, und auf keiner Wehre gefunden wird, um das Leben bringen. So darf auch Niemand einen Pflug berauben, noch Mühlen, Backöfen, und was zum Nothdürftigen gehört, wenn es gleich dem Feinde zuständig ist, ohne Erlaubniß beschädigen und zerbrechen; noch Wein, Korn oder Mehl muthwilliger Weise auslaufen lassen oder verderben. So müssen die Soldaten ferner auch die Klöster, wo noch dergleichen vorhanden, Hospitäler und Schulen, die Kirchen, Akademien ꝛc. verschonen, desgleichen die darein geflüchteten Per-

sonen und Sachen. Es darf sich Niemand ohne ausdrückliche Ordre des Befehlshabers unterstehen, Gebäude im Verfolge des Feindes und in dessen Land anzuzünden, Planken, Wälder, Obstbäume abzubrennen oder umzuhauen. Alles dieses liegt dem Oberfeldherrn ob zu verhindern. Er muß daher solches vor der Schlacht durch die Unterbefehlshaber den Truppen unter scharfen Androhungen bekannt machen lassen, und bei ihnen dagegen das Ehrgefühl durch Belohnungen wecken. Er muß den Soldaten an seine Vorfahren erinnern, an ihren Heldenmuth, ihren errungenen Ruhm, um dadurch auch seinen Muth zu entflammen, Alles für seinen Regenten und sein Vaterland zu thun. Nur durch eine kurze kraftvolle Anrede, die von den Unterbefehlshabern der nicht nahestehenden Truppen mündlich übertragen wird, wird er seinen Wunsch erreichen, das Ehrgefühl des Soldaten zu wecken, seinen Durst nach Thaten zu nähren, und mit diesen Gefühlen in der Brust wird es leicht werden, ihren Hang zum Morden und Plündern, überhaupt ihre Zerstörungswuth ausser der Schlacht zu zähmen. Auch selbst dann, wenn im Verfolge der Schlacht sich das Land in Wehr setzen sollte, das heißt, sich die Bürger mit Weib und Kind dem Krieger bewaffnet, oder ihn schadend, wie es auch wolle, entgegen setzen sollten, muß erst die Güte versucht werden, ehe hier Gewalt mit Gewalt vertrieben wird, weil ein Volk sehr oft getäuscht worden seyn kann, indem ihm die Krieger als Barbaren geschildert, oder deren Feldherr, welcher Plünderung und Mord frei gegeben, den Soldaten erlaubt habe, alle nur mögliche Greuelscenen gegen die Ueberwundenen zu begehen. Werden sie dagegen liebreich behandelt, so schwindet die aus der Vertheidigung

aus Nothwehr entstandene Rachsucht. Wenn aber alle Vorstellungen, alle Ermahnungen kein Gehör finden, also fruchtlos ablaufen, dann muß der Feldherr die ungewöhnliche Strenge gegen die unfriedlichen Einwohner eintreten lassen, jedoch immer noch mit der Schonung der Wehrlosen. Man gewahrt hieraus, welche Pflichten dem kommandirenden Generale vor, bei, und nach einer Schlacht obliegen, und wie er seine Dispositionen dieserhalb zu machen hat.

Daß der Feldherr, um wo möglich in der Schlacht glücklich zu seyn, auch auf das Gemüth seiner Krieger durch kraftvolle Worte wirken müsse, ist schon oben erwähnt worden; allein er muß auch das Gemüth seiner Krieger kennen. Der Marschall von Sachsen sagt zwar: der Muth der Truppen wäre so unbeständig, als das Glück; Truppen, hinter Verschanzungen geschlagen, würden siegen, wenn sie den Angriff machten, und führt ein Beispiel aus der Schlacht von Friedlingen an; allein dies ist nicht der Fall, der Muth der Truppen ist nur dann wandelbar, wenn feile Söldlinge, Landstreicher, oder von Werbern Betrogene in die Armee gebracht werden; ihnen geht die Treue, die Vaterlandsliebe ab, und ihr Muth wird nur durch die eigene Selbsterhaltung, durch die bewährte Tapferkeit eines großen Feldherrn, der an der Spitze steht, entflammt, so war es mit dem früheren Militair in Deutschland, namentlich in Preußen. Die Masse war aus allen Weltgegenden zusammengerafft, theils freiwillig, als Ueberläufer, theils gezwungen durch Werber, oder vielmehr durch deren List in die Falle gelockt. Diese Maschinenmenschen — denn das waren sie doch nur, da ihnen das Leben von außen gegeben werden mußte, indem ihnen das Innere größten-

theils durch barbarischen Zwang und barbarische Strafen erstorben war — zu Kriegern gebildet, konnten nur als Massen in der Schlacht durch den durchdringenden Geist des Feldherrn leben, und mit demselben Muth erhalten, bei ihnen wirkte nur die Furcht, nur die Größe des Feldherrn, als einzeln dastehend, gingen sie verloren. Ganz anders ist es mit den aus der Nation selbst gebildeten Kriegern; in ihnen ist das Gemüth wach, und bedarf nur der Anklänge von außen, bedarf nur einiger dahin wirkender Worte, so werden alle Tugenden, die den Krieger zieren, belebt, alle treten in Ausübung, und selten wird die Nationalehre auf dem Schlachtfelde untergehen; wir haben dies gesehen bei den Engländern, Franzosen, und jetzt, in neuester Zeit, bei den Deutschen, hauptsächlich bei den Preußen, und der General von Bismark hat sehr Recht, wenn er in seiner Reuterbibliothek*) sagt: „Was aber ist der Krieger ohne Gemüth? Eine todte Maschine, ohne Tugend, ohne Treue, ohne Vaterlandsliebe, ohne Muth, ohne Gehorsam, ohne Tapferkeit, der gleichgültig gegen Belohnung und Strafe, für und gegen sich gebrauchen läßt — auf seinen Officier mit derselben Gleichgültigkeit abdrückt, wie auf den Feind.“ — Dieses Gemüth, wovon der Herr General von Bismark spricht, ist aber nur bei den schon einigermaßen gebildeten Soldaten anzutreffen, nur bei ihm zu wecken; es findet sich nur in den Armeen gebildeter Staaten, nicht aber bei rohen, noch nicht gehörig kultivirten Nationen. Ihnen fehlt zwar der Muth, die Vaterlandsliebe nicht; allein sie wird nicht durch den Geist des Feldherrn, nicht durch den Geist des eigenen Ge-

*) 2r Th. Karlsruhe, 1826, S. 18.

müths geweckt und erwärmt, sondern durch Furcht, durch die Subjectivität ihrer Lage, durch gewohnte Tyranney, kurz durch Alles, was ihren Geist gefangen hält, und nur ihre Körperkraft in Anspruch nimmt. Sie sind tapfer, um Beute zu machen; sie sind tapfer, wenn es ihrem Heerde gilt, sonst bindet sie kein weiteres Interesse an den Staat, an das Vaterland, weil Nationalehre ihnen fremd ist. Beispiele oder Belege hierzu werden nicht nöthig seyn. — Der Herr General von Bismark sagt ferner an dem oben angeführten Ort: „Der Hauptbestandtheil des menschlichen Charakters ist das Gemüth. In dieses Gebiet fallen die erworbenen Eigenschaften des Herzens und die fest gewordenen Neigungen desselben. Das Gemüth des Kriegers macht die Basis seines Willens, und will man auf ihn, wie auf ein moralisches Wesen wirken, so muß dessen Gemüth angeregt und zu edlen Neigungen erzogen werden. Diese Neigungen und Eigenschaften des Kriegers sind keine Grundsätze, und mithin unter keinen Begriff zu konzentriren. Das Gemüth des Menschen ist ihr Vermögen, und zwar eines der wichtigsten im Menschen, weil Alles, was als That zum Vorschein kommen soll, durch dasselbe hindurch muß. Wer das Gemüth eines Menschen zu ergreifen weiß, der versichert sich des ganzen Menschen. Solches nur für das Gute zu beleben, darin besteht die Aufgabe. Dies gehört in die Reihe der höheren Kriegerbildung. Könnte diese Bildung bis auf den Punkt erhoben werden, daß der Verstand sich dem Gemüthe einverleibte, und ginge der sittliche Grundsatz mit Recht und Pflicht durch freie Ueberzeugung in Handlung und Leben über, so würde man damit an die Gränze der Kriegerbildung gelangen. Dann hätte man nur

die Gebote auszusprechen, um deren Befolgung auch sogleich versichert zu seyn." Dieses soll und will so viel sagen, daß das Gemüth des Kriegers förmlich ausgebildet werden soll. Wie ist dieses aber in einem Staate bei verschiedenartigen Abkömmlingen möglich, wovon der größere Theil nicht einmal die Elemente der Erziehung kennt? Es diene hier nur z. B. der Preußische Staat, der aus Preußen, Pommern, Märkern, Schlesingern, Westphälingern, Rheinländern ꝛc. besteht, welche alle ihre Eigenthümlichkeiten haben, die sich mehr oder weniger auf das Volksthümliche beziehen, und wenn Allen auch die Vaterlandsliebe beiwohnt, so ist sie doch in den verschiedenen Provinzen durch mannigfaches Interesse anders motivirt, besonders bei dem gemeinen Manne. Hierzu kommt nun noch, daß die erst neu erworbenen Provinzen immer noch Anhänglichkeit an dem Staate besitzen, von dem sie abgerissen worden; es spricht sich hierin immer noch das Gefühl der Dankbarkeit zu einer alten Dynastie aus, da ihnen doch der Boden, das Land geblieben ist. Dieses Gefühl zu verwischen, kann nur die Zeit, nur kommende Geschlechter, und auch nur in dem mehr oder minderen Grade, als der Name des Volkes, zu dem sie ehemals gehörten, mehr oder minder in der Geschichte glänzt. Welches Gemüth kann sich daher bei ihnen offenbaren, da auf die alte Vaterlandsliebe, erst eine neue gepfropft werden soll? — Alles dieses sind Hindernisse, besonders bei uns Deutschen, die eine allgemeine Gemüthsausbildung des Kriegers sehr erschweren, ja fast unmöglich machen. Nur der kluge, der umsichtige Feldherr ist im Stande seine Kampfgenossen, die Truppen, zum Kampfe zu ermuthigen, indem er ihnen die Verdienste, die sie sich durch einen ruhmvollen

Kampf um die Mit- und Nachwelt in der Geschichte erwerben, mit eindringenden Worten schildert, und dadurch bei ihnen einen Stolz erweckt, der das Leben, die Selbsterhaltung mit ihrem mannigfaltigen Interesse im Hintergrunde läßt. Die Erweckung dieses Stolzes bei dem gemeinen Manne, bei dem gebildeten Krieger des Ehrgefühls, haben alle große Feldherrn für nöthig erachtet, und es ist ihnen jederzeit gelungen dadurch ihre Absichten zu erreichen, wenn gleich nicht immer auf einerlei Wegen, weil nur der Grad der Kultur, den ein Volk erreicht hatte, hierin den Maaßstab abgab, in wie weit, dieses oder jenes Mittel, um zum Zwecke zu gelangen, gebraucht werden mußte. Unter den Neuern hat uns hierin Napoleon ein Beispiel gegeben. Ueberhaupt muß der erfahrene Feldherr die Masse, die er befehliget, auch im Detail kennen, wenn er bei der Schlacht Vortheil von ihrem Muthe ziehen will. Das Detail beschränkt sich hier nicht auf den einzelnen Soldaten, sondern auf die verschiedenen Landsmannschaften, woraus seine Armee besteht. In Deutschland oder bei dem Deutschen Volke ist dieses besonders zu berücksichtigen, weil uns hier nicht die Engländer oder Franzosen als Muster dienen können, welche selbstständige Nationen bilden, und daher wahren Nationalstolz ohne fremdes Interesse besitzen. So lange die Deutschen in verschiedene Staatskörper getheilt sind, wird immer ein wechselseitiges Interesse Statt finden, und kein Band, mit welchem Namen man auch dasselbe belegen mag, wird im Stande seyn, die Deutschen unter einem Feldherrn zu vereinigen, weil Eifersucht, und mehr oder wenigere intellectuelle Ausbildung des einen Staates vor dem andern, hier immer eine Scheidewand ziehen werden,

wenn jetzt gleich nicht so merklich, als ehemals. Uebrigens kann man behaupten, daß jeder Soldat in der Schlacht gut sei, wenn nur die Anführung oder der Geist, der das Ganze belebt, gut ist. Man hat Beispiele von Nationen, denen man nicht viel kriegerischen Muth zutrauete, daß sie sich mit wahrer Tapferkeit unter einem guten Anführer geschlagen haben; dagegen ist die muthvollste und tapferste Nation unter einer schlechten Anführung geschlagen worden. Der Feldherr ist also die Seele des Ganzen, sein kriegerisches Gemüth, seine Umsicht und Erfahrenheit wirken auf die Masse und beleben das Ganze, ohne diesen beseelenden Hauch ist die best organisirteste Armee verloren, und nur durch Wunder der Tapferkeit, wenn derselben gegenüber kein ausgezeichneter Geist an der Spitze steht, kann sie sich retten. Wenn Herr von Bismark aber anführt, daß diejenigen Völker lauer und indolenter gegen die Kriegsehre sind, die den Ausdruck auf das Bürgerthum legen, und ein solches Volk seine Selbstständigkeit und Dynastie, ohne sich besonders dagegen zu sträuben, aufopfere, um als Provinz fremden Gesetzen zu gehorchen, vorausgesetzt, daß es durch die Unterjochung keinen Verlust an seiner Bürgerruhe macht, so scheint derselbe wohl hier im Irrthum zu seyn; denn England beweiset uns gerade das Gegentheil, wo das Bürgerthum Hauptsache, und das Militairthum eine nur untergeordnete Rolle spielt, und dennoch ist die Entflammung zum Kampfe wohl nirgends größer, als bei den Engländern; ihre Kampflust zeigt sich selbst im ruhigen Zustande, im Frieden. Wenn eine Nation nur sonst kräftig ist und ihre Nationalehre zu behaupten weiß, so schadet ihr das Bürgerthum nicht, im Gegentheil, dasselbe ist die

Wiege, woraus der Soldat hervorgeht; und in welche er auch wieder zurücktritt, wenn der Staat seine verbrauchten Kräfte nicht mehr in Anspruch nehmen kann. Das Bürgerthum ist mit dem Militairthum recht gut verträchlich; es davon trennen wollen, besonders in der gegenwärtigen Zeit, würde gefahrvoll für die Regierungen seyn; da neuere Beispiele einer solchen Trennung genug gezeigt haben, welchen Gebrauch der Soldat von seiner Gewalt zum Nachtheile des Staats machen kann. Spanien, Portugal ꝛc. dienen als Beispiel. Nachdem ich nun Alles, dasjenige hier angeführt habe, worauf der Feldherr vor der Schlacht zu achten hat, um in derselben selbst auf einen glücklichen Ausgang zu rechnen, komme ich nun auf die Schlacht selbst. — Ueber die Schlacht bei den alten Völkern, Hebräern, Griechen, Römern, Persern, und bei mehreren neuern Asiatischen, Afrikanischen und Europäischen Völkern; s. unter Krieg, Th. 49, S. 540 u. f.; Kriegs-Heer, Th. 50; Kriegs-Lager, Th. 51, S. 2 u. f. Kriegs- oder Waffenübung, Th. 52, S. 331 u. f., und Kriegs-Wissenschaft, Th. 53, S. 259 u. f. In der ersten Hälfte des 18ten Jahrhunderts war die Stellung des Fußvolks, um in der Schlacht zu manövriren, 4 Mann hoch. Mit großen Fronten oder breiten Linien marschirte man gegen den Feind, aber sehr langsam, weil es ohne Taktschritt nicht anders ging. Jedes Bataillon richtete sich nach der Mitte. Hierdurch entstand aber von beiden Flügeln ein Gedränge gegen dieselbe, wodurch sich die Abstände zwischen den Bataillonen vergrößerten. Hierdurch entstand nach dem Marschall von Sachsen ein Erhitzen der kommandirenden Generäle, welche auf die Bataillons-Kommandeure losschrieen, wodurch diese

alle Besinnung verloren, und oft die größte Verwirrung anrichteten. Man machte endlich Halt und richtete die Linien wieder; da sich nun der Feind in einer ähnlichen Lage befand, und eben so manövrirte, so konnte er von dieser Verwirrung keine großen Vortheile ziehen. Sobald Alles in Ordnung war, fing man von beiden Seiten an zu feuern, und rückte sich dann immer näher, sobald man sich auf 50 bis 60 Schritte nahe gekommen, ergriff ein Theil gemeiniglich die Flucht, der Kampf hörte also auf, wenn er erst recht anheben sollte. Man ging aber auch damals schon auf den Feind im Taktschritt, so geschwind, als es ohne in Unordnung zu kommen, geschehen konnte, los, und griff ihn mit dem Bajonnet an, wodurch man sicher war, ihn zu besiegen. Karl der Zwölfte, König von Schweden, wollte bei seiner Infanterie den Gebrauch einführen, ohne zu feuern mit dem Bajonnet anzugreifen. In einer Schlacht gegen die Russen saß er vor der Front eines Infanterie-Regiments ab, um es nach jener Idee selbst gegen den Feind zu führen. Als er bis auf dreißig Schritt an den Feind angerückt war, so gab das ganze Regiment, ungeachtet seines Verbotes, Feuer. Es warf zwar darauf mit dem Bajonnet den Feind über den Haufen; allein der König war darüber so aufgebracht, daß er ohne ein Wort zu sagen, hinter die Fronte ging, sich wieder zu Pferde setzte, und fortritt. Man gewahrt aus dem Unwillen des Königs von Schweden, daß man nicht zwei Sachen mit einem Male muß verrichten wollen, nämlich angreifen und stehenden Fußes fechten. Ueberhaupt hängt von einem schnellen Angriff Vieles ab. Wodurch gewöhnlich der sich dieses nicht erwartende Feind in Unordnung gebracht wird. So

gewahrt man, daß Karl der Zwölfte durch seine Entschlossenheit und schnellen Angriff mit 8000 Mann ermüdeter Truppen 80,000 Mann Russen unter dem Herzoge von Croi bei Narwa überwand. Peter der Große wollte nämlich den König von Schweden zwischen jenen Armeen bei Narwa einschließen, um ihn aber den Weg bis dahin noch zu erschweren, wurden 30,000 Mann von dem Lager vor Narwa detaschirt, und eine Meile davon auf dem Wege des Königs aufgestellt; 20,000 Strelitzen, wurden noch entfernter auf demselben Wege aufgestellt; 5000 andere machten einen Vorposten. Es war also nöthig erst alle diese Truppen zu überwinden, um das Lager vor Narwa zu erreichen, welches mit einem Wall und einem doppelten Graben versehen war. Der König von Schweden hatte seine Truppen ungefähr 16,000 Mann Infanterie und 4000 Mann Kavallerie bei Pernaw in dem Meerbusen von Riga ausgeschifft. Von Pernaw beschleunigte er seinen Marsch auf Reval, von seiner ganzen Kavallerie und ungefähr 4000 Mann Infanterie begleitet. Er marschirte immer voraus, ohne auf den Rest seiner Truppen zu warten. Bald erreichte er mit seinen 8000 Mann den ersten Posten des Feindes; er griff ihn sogleich an, warf ihn, und so auch die folgenden, ohne daß sie Zeit hatten zu erfahren, mit welcher geringen Anzahl sie es zu thun hatten. Der letzte große Posten von 30,000 Mann zog sich, ohne zu fechten, durch ein panisches Schrecken getrieben, auf die Hauptarmee zurück. Diese drei Posten wurden in 2½ Tagen besiegt. Karl der Zwölfte setzte seinen Marsch, ohne seine erhaltenen Siege weiter zu berücksichtigen, und den Truppen Ruhe zu gönnen, bis zu der Hauptarmee vor Narwa unaufgehalten fort. Er erschien mit

seinen 8000 Mann durch einen so langen Marsch ermüdeter Truppen vor dem 80,000 Mann starken Lager der Russen, welches mit 150 bronzenen Kanonen umgeben war. — Nachdem die Truppen Karls einige Ruhe genossen, gab er, ohne lange erst über den Angriff zu berathschlagen, seinen Befehl zur Schlacht. Das Signal waren zwei Kanonenschläge, und das Deutsche Wort: mit Gottes Hülfe. Ein angesehener Officier stellte dem Könige die Größe der Gefahr vor. „Wie, Ihr zweifelt, erwiederte er, daß ich mit meinen 8000 braven Schweden nicht 80,000 Russen überwinden sollte?" Bald darauf, glaubend, daß etwas Prahlerei in diesen Worten liege, begab er sich selbst zu dem Officier und sagte: „Seid Ihr nicht meiner Meinung, hab' ich nicht zwei Vortheile über den Feind, der eine, daß seine Reiterei ihm nichts nützen kann, und der andere, daß bei dem eingeengten Orte, seine große Anzahl ihn nur behindern wird; und aus dieser Ursache werde ich stärker seyn, als er!" Der Officier hütete sich wohl anderer Meinung zu seyn, und man marschirte Mittags den 30sten November 1700 auf den Feind. Sobald die Schwedischen Kanonen in den Verschanzungen eine Bresche gemacht hatten, rückte die Infanterie mit dem Bajonnet gegen den Feind an, im Rücken einen fürchterlichen Schneeschauer habend. Die Russen ließen sich eine halbe Stunde abschlachten, ohne die Rückseite der Gräben zu verlassen. Nach einem dreistündigen Kampfe, wobei dem Könige zwei Pferde unter dem Leibe getödtet wurden, und er selbst eine leichte Wunde von einer Musquetenkugel erhielt, wurden die Verschanzungen von allen Seiten erstürmt. Der König verfolgte den rechten Flügel des Feindes bis an den Fluß Narwa mit seinem linken Flügel,

wenn man 4000 Mann so nennen kann, die an 40,000 M. verfolgten. Die Schlacht ward auf diese Weise gewonnen, das heißt, mit einem schnellen Angriff und gefälltem Bajonnet. Der Befehlshaber der Russischen Armee, Herzog von Croi, die Generale Dolgoruky, Gollofkin, Federowitz ꝛc., wurden zu Gefangenen gemacht. Es kommt daher sehr viel darauf an, dem Feinde keine Zeit zu lassen; auf diese Weise kann eine viel schwächere Armee den Vortheil über eine größere oder stärkere davon tragen. — Nach dem Marschall von Sachsen ließ der Herr v. Greder, der dessen Regiment in Frankreich befehligte, allemal, wenn es zum Angriff ging, das Gewehr schultern und marschirte ohne zu feuern auf den Feind los. Zu Fuß setzte er sich vor die Fahnen und marschirte im Taktschritt an. Auf diese Art soll er immer glücklich gewesen seyn, und in der Schlacht von Fleurus die Friesische Garde über den Haufen geworfen haben. Die gegenwärtige Art zu schlagen, ist von der frühern sehr verschieden. Die Schlachten sind theils durch die große Zahl der Geschütze, theils durch das Kleingewehrfeuer beim Angriff und der Verthigung von Dörfern und Gehölzen sehr mörderisch geworden. Die Methode, die Dörfer und Gehölze mit in die Schlachtlinie zu ziehen, und sie wie Bastione zu gebrauchen, hat den Charakter der Gefechte gänzlich geändert. Die Größe der neuern Heere erlaubt am Tage einer Schlacht einen großen Flächenraum mit ihnen zu besetzen. Man benutzt jetzt eben so ängstlich jedes Naturhinderniß, um es in eine natürliche Redoute zu verwandeln, als man es ehemals vermied. Eine vollkommene Ebene, sagt der General v. Bismark, betrachtet man nicht mehr günstig, um darauf Position zu nehmen. Die

Kunst der taktischen Manöver während eines Gefechtes, entscheidet solches gegenwärtig nur noch selten, sondern die Tapferkeit. In den Schlachten, wo Napoleon befehligte, und die eine so große historische Bedeutung erhalten haben, sagt der oben genannte General, schlug man sich jedesmal wirklich, die Todtenlisten beweisen es. Die Wirkung war so ungeheuer, daß man sagen kann, es gingen in einer einzigen Schlacht oft ganze Heere zu Grunde. Keine Kriegsperiode möchte auch einen so großen Menschenverbrauch aufzuweisen haben, als diejenige des Kaisers Napoleon. Dieses kam aber daher, weil man in neuerer Zeit den ganzen Krieg auf eine Hauptschlacht berechnete, um durch den Sieg in dieser, wenn nicht gleich den Frieden, doch die Hauptquellen des Landes zu besitzen.

Auch die Reiterei hat gegenwärtig einen bedeutenden Einfluß auf die Schlacht, wenn sie von bewährten Feldherrn geführt wird. Das Fußvolk getraute sich nicht allein auf eine Ebene, ohne Begleitung der Kavallerie; es wich derselben aus, wo es nur konnte; in den neuern Französischen Kriegen von der Revolutionszeit an, ist dieses immer der Fall gewesen, welches uns Feldherrn aus dieser Epoche berichtet, selbst der Erzherzog Karl. Napoleon hat selbst Ehrfurcht vor der Preußischen Reiterei beurkundet. Im Jahre 1806 äußerte er darüber seine Besorgniß dem Fürsten Primas in Frankfurt, in Beziehung auf den Ausgang des Krieges, dem er entgegen ging. Die Thaten dieser berühmten Reiterei in den Kriegen Friedrichs des Großen, unter der Anführung eines Seidlitz, Ziethen und anderer berühmt gewordener Generale standen vor seinem Geiste. Herr von Bismark sagt: „Nie auch gab es eine

Ehrfurcht gebietendere Reiterei. Alte gediente bärtige Krieger, mit dem besten Material ausgerüstet, vortrefflich geübt, manövrirfähig, von einem moralischen Feuer erwärmt, und geführt von Officieren, die den Kampf suchten und liebten; und daß diese erste Reiterei der Welt in dem Kampfe 1806 unterlag, lag nicht an ihr, sondern der Chef fehlte, der sie zu führen verstand." Blücher hat späterhin bewiesen, was sie zu leisten vermag. Napoleon sprach auch noch im Jahre 1813 in der Relation über die Schlacht von Lützen, abermals von der Ehrfurcht, die ihm für die Reiterei der Verbündeten inwohnte; er traf besondere Anordnungen um diesem entgegen zu wirken. Denn er war immer darauf bedacht seine eigene Reiterei in einen Ehrfurcht gebietenden Zustand zu setzen, und tapfere Reiterführer zu bilden. Wer da spricht, daß in den großen Schlachten, die in diesem Jahrhunderte geschlagen worden, die persönliche Tapferkeit, so wie die ausdauernde im Gefechte, die moralische, nicht so zur Ansprache gekommen wären, als in der Zeit, wo nur die blanken Waffen entschieden, der irrt; denn die Entscheidung der Schlachten mit blanken Waffen drängte sich auf kurze, bestimmte Momente zusammen; vor und nach diesem entscheidenden Handgemenge befand sich der Krieger völlig ausser Gefahr; in unseren Schlachten dagegen hört die Wirkung der fern wirkenden Waffen gar nicht auf; sie ist eine ausdauernde, gegen welche der Krieger die höchste moralische Erhebung bedarf.

Bei einer Schlacht hängt die Wahl der Truppen von dem Terrain ab, auf welchem der Feind steht. Die Funktion einer jeden Waffe, und die Zeitfolge, wenn die Wirkung einer jeden eintritt, ergiebt sich im Allgemeinen aus der Fechtart, die

derselben eigenthümlich ist, so wie sich daraus in der Stellungskunst der Ort einer jeden in der allgemeinen Position bestimmt. Daher muß die Artillerie allen Angriff, den Ueberfall ausgenommen, eröffnen, und durch ihre Wirkung den Sieg vorbereiten, die Infanterie, deren Fechtart alle Gattungen des Bodens umfaßt, muß den Sieg erringen, oder vielmehr die Schlacht zur Entscheidung bringen, die Kavallerie, deren Gebrauch nur auf die Ebenen beschränkt ist, trägt zur Vollendung des Sieges bei, oft auch entscheidet nur sie den Sieg. In dieser Ordnung müssen sich die Operationen des Angriffs folgen; auch gilt sie im Allgemeinen bei der Stellung und Bewegung der Truppen zum Angriff; denn wegen der Deckung, die sich der Feind durch natürliche Hindernisse zu verschaffen sucht, ist eine vorläufige Wirkung der Infanterie nöthig, ehe die Kavallerie ihr großes Mittel, den Chok, anwenden kann, und diese wird daher in den meisten Fällen, hinter die Flügel der Infanterie, zur Ueberflügelung des Feindes, oder, wo dieses nicht angeht, ganz im letzten Treffen aufzustellen seyn. In der neuern Taktik hat das Fußvolk eine Fechtart angenommen, welche es der Reiterei erschwert ihr beizukommen. Hat daher jenes, seit es seine wahre Stärke in der Stellung und im Feuer erkannt hat, weniger Manöverfähigkeit nöthig, als ehemals, wo es bloß durch den Stoß entschied, so muß diese, nämlich die Reiterei, solche dagen erhöhen, seit sie ihre wahre Stärke in der Bewegung erkannt hat. — Da nun der Feind durch die ihm zustehende Benutzung des Terrains sich nicht nur leicht gegen das Infanteriefeuer decken, sondern auch seinem eigenen Feuer eine weit größere Wirkung verschaffen kann, so unterliegt es keinem Zweifel, daß dann nicht das Feuer, son-

dern der Stoß die eigentliche Waffe der Infanterie seyn muß, und es kommt nur darauf an, die beste Anordnung hierzu ausfindig zu machen. Der Chok der Infanterie ist indessen aus einer weiten Entfernung theils unausführbar, theils sehr verderblich für dieselbe; daher feuert die vorrückende Infanterie von Zeit zu Zeit, und bricht erst in Distance von 80 bis 40 Schritt mit dem Bajonnet in den Feind ein. Von zwei sich gleichen Infanteriehaufen, die auf einanderstoßen, wird gewiß derjenige, welcher die größte Tiefe hat, denselben durchbrechen, und die geschlossene Kolonne daher die beste Anordnung zum Stoßen seyn. — Mittelst der Kolonne hat man noch den großen Vortheil, in der kürzesten Zeit die größte Streitkraft in den Feind zu werfen, die nach dessen Durchbrechung sich in den Flanken entwickeln kann, weswegen sie auch bei dem Angriff der Verschanzung von jeher gebraucht worden ist. Zum Gebrauch der Kolonne gehört jedoch eine vorläufige Schwächung des feindlichen Artillerie- und Infanterie-Feuers, auch muß dieselbe dem Feinde bis zu dem kritischen Augenblicke verborgen und deshalb in die Front der Schlachtordnung verwebt seyn. Wenn die Kolonne wirklich zum Angriff schreitet, so hat dieselbe zu ihrer Unterstützung und Seitenvertheidigung eine Linie von Infanterie oder Reiterei hinter sich, und vor sich einen Schwarm von leichten Truppen. — Die Kavallerie kann ihren Stoß nicht wie die Infanterie in Kolonnen, sondern nur in langen Linien ausüben, weil die vordern Pferde sich nicht durch das Drängen der hintern, wie die Menschen vorschieben lassen, und eine solche Kavalleriemasse, mit ihrer Zunahme an der wesentlichen Geschwindigkeit verliert. Hat der Feind nur flache Höhen besetzt, so kann er mit

einer Linie von Kavallerie in der Front angegriffen werden, während leichte Reiterei ihm auf verdeckten Wegen in die Flanke und in den Rücken fällt. Der angreifenden Kavallerie-Linie kann nach den Umständen eine Infanterie- oder auch wieder eine Kavallerie-Linie zur Unterstützung folgen, je nachdem das Terrain diese oder jene Waffe zur Deckung des Rückzuges erheischt. So ist es auch gut leichte Infanterie voranzuschicken, und diese durch Kavallerie zu unterstützen, so daß wenn jene in Unordnung geräth oder schwankt, diese den Feind angreift. Dieser Angriff muß aber mit Heftigkeit geschehen und der Hinterhalt nicht fehlen, so entscheidet dann die Kavallerie die Schlacht. Sind aber die Höhen für die Kavallerie zu steil, so muß der Angriff durch eine Linie leichter Infanterie geschehen, auf welche ein System von geschlossenen Kolonnen mit halben oder ganzen Bataillons-Fronten folgt. Zu gleicher Zeit muß der Feind in den Flanken und im Rücken auf nahen und weiten Umwegen angegriffen, und für seinen Rückzug besorgt gemacht werden; jedoch müssen die feindlichen Batterien, welche den Angriff in der Flanke nehmen, vorher zum Schweigen gebracht worden seyn. Steht der Feind hinter Verschanzungen oder andern Hindernissen, so ist er, wenn vorher die Artillerie gewirkt und diese Hindernisse zum Theil zerstört hat, mit in Kolonnen formirter Infanterie anzugreifen. Hat der Feind Waldungen besetzt, so muß er in seiner Front durch eine umfassende Kette von Tirailleurs, welche geschlossene Reserven hinter sich haben, angegriffen und vertrieben werden, nachdem er vorher durch die Artillerie kräftig beschossen worden ist. Dem Angriffe der Defiléen muß ein konzentrisches Feuer der Artillerie vorhergehen, worauf derselbe

durch eine Kolonne Infanterie oder Kavallerie, die sich jenseits des Defilées entwickelt, geschehen kann.

Die Zeit des Angriffes hängt von der eigenen Stärke und Schwäche, und von der des Feindes ab. Der nächtliche Angriff ist nur in dem Fall anzurathen, wenn man gegründete Hoffnung hat, den Feind zu überfallen, und ob uns derselbe sowohl seiner Zahl nach, als durch seine Stellung und seinen vorangehenden Ruf der Tapferkeit sehr überlegen ist. Verspricht uns aber die Summe unserer Mittel, so wie der eigene Ruf den Sieg, so ist es am besten, in der Nacht Alles vorzubereiten und mit Tagesanbruch den Angriff zu beginnen. Ist eine Niederlage zu befürchten, so greife man kurz vor Einbruch der Dunkelheit an, damit der Rückzug durch die Schatten der Nacht gedeckt werde. Um den Feind zu verfolgen, gehört eine genaue Kenntniß seiner Rückzugswege, deren Besetzung immer ein Hauptaugenmerk seyn muß; ferner eine große Marschfertigkeit zum schnellsten Nachrücken, wobei jedoch auf die Möglichkeit eines ordnungsvollen Rückzuges von Seiten des Feindes Rücksicht zu nehmen ist, in welchem Falle die Verfolgung nicht in der Unordnung des Sieges geschehen darf. Die Anstalten zur Sicherung des Rückzuges bestehen in der Bereitschaft eines besonderen Korps zur Reserve, welches, wenn sich die Krisis des Gefechts entwickelt, die Rückzugswege besetzt. Man muß sich daher allemal vor dem Angriff die Frage beantworten: „Was kann der Feind thun, wenn er siegt?“

Auf beiden Seiten können den Sieg herbei führen. — 1) Eine genaue Kenntniß des Schlachtfeldes auf Seiten des Befehlshabers,

zu dessen Uebersicht ein detaillirter Plan nöthig ist. 2) Der Angriff auf den Feind, ehe er seinen Aufmarsch vollendet hat. 3) Sparsame und nur leichte Bewegungen im Angesicht des Feindes, besonders Verhütung der rückgängigen Bewegungen. 4) Stete Bewahrung der Flügel und Flanken im Gefecht, verbunden mit dem Bestreben, die feindlichen zu gewinnen. 5) Eine dem Geiste, nicht dem Buchstaben der Disposition gemäße Handlungsweise der untergeordneten Generale, besonders von der Kavallerie, zur blitzschnellen Benutzung feindlicher Blößen und Fehler. 6) Herbeiführung einer schnellen Entscheidung, wenn man schwächer, Verzögerung derselben, wenn man stärker ist, als der Feind. 7) Hat der Angreifende alles Nöthige veranstaltet, und sein Lager, so nahe als möglich an den Feind gerückt, so bricht er in so vielen Kolonnen, als möglich auf, um auf dem bestimmten Terrain sich wenigstens außerhalb der Wirkung des feindlichen Artillerie-Feuers gewöhnlich zum Deployement aufzustellen. 8) Der Marsch muß jedoch in der Nähe des Feindes in der möglichsten Ordnung geschehen, und es müssen dabei alle Anstalten zur schnellen Bereitschaft des ganzen Heeres getroffen werden. 9) Der Feind mag uns erwarten oder selbst entgegenrücken, so ist es allemal sehr vortheilhaft, wenn wir ihm mit dem Aufmarsche zuvorkommen, und die Zusammensetzung und Tendenz unserer Schlachtordnung bis zum kritischen Moment verbergen können, wie auch schon oben, S. 665, angeführt worden. Eine vorausgeschickte Avantgarde, die den Ort des Aufmarsches durch eine Kette von Posten besetzt, und dadurch einen Schleier zieht, hinter dem wir unsern Aufmarsch mit Sicherheit und zur Täuschung des Feindes vollenden können, ist hierzu das beste

Mittel. In durchschnittenem Terrain kann diese Täuschung des Feindes so groß werden, daß die Armee plötzlich in seiner Flanke formirt werden kann; und dadurch der Sieg schon eingeleitet ist. Im Allgemeinen ist der Gang der Schlacht, den der Angreifende gewöhnlich befolgt, folgender:

In offener Gegend, und auf Bergen. 1) Der Angriff eröffnet sich mit einer Kanonade. Mehrere Batterien von stärkstem Kaliber, welches die Armee ins Feld führt, beschießen den Feind auf 1200, bis 1800 Schritt. — 2) Die Infanterie greift im Geschwindschritt, Tirailleurs vor der Front habend, an. Die Artillerie, welche diesen Angriff unterstützt, führt leichte Kaliber, und ist von Infanterie, am besten Schützen oder Jäger, gedeckt. Die Hauptbatterien bleiben stehen, um den Rückzug zu decken, wenn man geschlagen wird. — 3) Wenn die Truppen nicht bis in den Feind dringen können, ohne vorher ins Feuer zu kommen, so fahren die Kanonen auf und feuern mit Kartätschen auf einen Punkt, auf den man vorzüglich seinen Angriff richtet. — 4) Die angreifenden Truppen werden von andern Sprossenförmig unterstützt, damit die Flanken gedeckt sind und der Feind zu beiden Seiten beschäftiget wird, ohne daß man dabei viel leidet. Hierbei muß man aber mehr auf den Zweck, als auf die Form des Echellons sehen. — 5) Hinter dem ersten Treffen der Infanterie folgt Kavallerie, theils um die Unordnung des Feindes im ersten Augenblick zu benutzen, und den Folgen der Unordnung in unsern Angriffs-Truppen zuvorzukommen, theils um den Feind zu bedrohen, damit er es nicht wagt, sich zu bewegen, und von unsern Fehlern Vortheil zu ziehen, besonders aber um sich dem Feinde, der in die Flanken kommen wollte, entgegen zu

stellen. Diese Kavallerie hat reitende Artillerie zu gleicher Bestimmung bei sich. Die angreifende Kolonne besteht aus den geschlossenen Bataillonen, nebst den Tirailleurs vor der Fronte, aus der Fußartillerie, gedeckt durch Infanterie, aus der Kavallerie und reitenden Artillerie, und aus den Echellons zur Seite. Will man den Angriff noch mehr Nachdruck geben, so läßt man die Linie zuerst nur bis auf 1000 Schritt vom Feinde vorrücken, vor ihr aber auf 4 bis 500 Schritte einige Batterien reitender Artillerie auffahren und den Feind mit Kartätschen beschießen. — 6) Hinter diesen Angriffs-Kolonnen folgt das erste Treffen der Armee, von der Kavallerie unterstützt. — 7) Die Reserve-Kavallerie, oder das Gros der Kavallerie muß besonders auf den Zeitpunkt aufmerksam seyn, wo Unordnung im Feinde entstanden ist; sie muß die erhaltenen Vortheile im Großen schnell benutzen, und dem Feinde nicht Zeit lassen, sich wieder zu setzen. — 8) Muß die reitende Artillerie stets ihre besondere Deckung haben, und die Kavallerie darf sich ihrer nur dann bedienen, wenn sie sonst nichts auszurichten im Stande ist. — Beim nicht Gelingen des Angriffes, oder soll derselbe mit dem zweiten Treffen oder mit den folgenden Brigaden erneuert werden, so lasse man diese mit zurückgehaltenen Flanken und großen Intervallen in Angriffs-Kolonnen folgen. Man wird dann große Zwischenräume zum Durchziehen des ersten Treffens und des Geschützes haben, sich auf das Eroberte einschränken oder auch schnell zum neuen Angriff bereiten können. — 10) Die Streitkräfte sowohl des blanken Gewehrs, als des Feuers, müssen möglichst auf einen Punkt concentrirt werden. Einen vorstehenden Winkel der feindlichen Stellung umschließt man, und beobachtet dabei, in

Hinsicht der Aufstellung des Geschützes, die Anordnungen des förmlichen Angriffs bei einer Festung. — 11) Die Angriffs-Bewegungen werden im Einzelnen durch Kommandos und Signale, im Großen durch Telegraphie, z. B. mittelst Rauchsäulen, angesteckter Mühlen, Dörfer ꝛc. geleitet.

Im durchschnittenen Terrain. 1) Der erste Angriff wird so weit ausgedehnt, als möglich, und man sucht die ganze feindliche Stellung zu umschließen; er geschieht auf vielen Punkten, mit Tirailleurs und einzelnem Geschütz, von geschlossenen Truppen unterstützt. — 2) Hierauf concentrirt sich die schwere Artillerie auf einen Punkt, auf welchen sodann — 3) die Angriffs-Kolonnen einbrechen. — 4) Hinter den Zwischenräumen derselben, en Echiquier, folgen andere Angriffs-Kolonnen, zum zweiten Angriffe desselben Punktes, wenn der erste mißlingen sollte. — Auch im durchschnittenen Terrain muß überall Kavallerie seyn. — In diesem Terrain können Jäger und Schützen Batterien wegnehmen, wenn sie ihren Dienst gut kennen, und ihre Waffe gut anwenden.

In Absicht auf die feindliche Stellung können vier Fälle Statt finden: 1) Wenn die ganze feindliche Front zum Angriff frei steht, so wird zwar der Hauptangriff nur auf einen einzelnen Punkt gerichtet, es ist aber nöthig zur Täuschung und Ueberraschung des Feindes denselben allenthalben durch leichte Truppen zu beschäftigen. Selbst wenn die feindliche Schlachtordnung durchbrochen worden, ist der Sieg noch nicht entschieden, so lange noch ganze Korps des Feindes den Wahlplatz behaupten; daher ist es nöthig, während die geschlagenen Truppen verfolgt werden, auf die noch stehenden mit ungetrennten Kräften und mit Ord-

nung, in schiefer Front loszugehen, und so die Aufrollung des Feindes zu vollenden. — 2) Wenn ein Hinderniß des Terrains zu passiren ist, ehe man an die feindliche Fronte gelangen kann, so muß man durch Umgehung oder Durchbrechung des Hindernisses, hinter dem Vorhange der leichten Truppen, und unter dem Schutz der Artillerie, die Anwendung des ersten Falls herbeizuführen suchen. — 3) Wenn der Angriff nur auf einzelnen Punkten der feindlichen Linie ausführbar ist, beschäftiget man ebenfalls die ganze Fronte. Nach Eroberung desjenigen Postens, den man zum Angriffspunkt ausersehen hat, kommt Alles darauf an, die größte Kraft jenseits zu entwickeln, um damit, während der Verfolgung des geworfenen Feindes, dessen zweiter Linie oder Reserve begegnen zu können. — 4) Wenn der Feind in einer verschanzten Stellung steht, geschieht der Angriff, nach einer vorläufigen Kanonade, durch den Sturm einiger Kolonnen, die auf eine schiefe Schlachtordnung des Heeres basirt sind, und demselben die Eingänge bereiten und sichern. Während dieses Angriffes aber, und besonders, wenn der Feind durch kräftige Vertheidigung die Eroberung der Verschanzungen unmöglich macht, sucht man durch Angriffe in den Flanken und im Rücken dem Feinde die Vortheile seiner Stellung zu entreißen. Der Sieg ist nur dann gewiß, wenn von dem Feinde keine ganze Korps mehr die Wahlstatt halten. Ehe dieser kritische Augenblick eintritt, muß daher der Sieger Alles anwenden, wodurch er den Verlust des Gegners vergrößern kann. Daher die Umzingelung der feindlichen Haufen, die Kanonade auf diejenigen Defilées, welche der Feind zu passiren hat. Die Verfolgung selbst muß durch alle leichte Truppen, denen die Armee in

geschlossener Ordnung folgt, rastlos geschehen, und der Feind dadurch gehindert werden, sich irgendwo zu setzen, oder seine Ordnung wieder herzustellen; denn die Maxime, man müsse dem Feinde eine goldene Brücke bauen, taugt nur, wenn man nicht anders kann. Nach errungenem Siege muß übrigens der strategische Zweck, welcher die Schlacht gebot, ungesäumt verfolgt, und der Sieg erst eigentlich benutzt werden.

Die Taktik der verschiedenen Truppengattungen beim Angriff ist ungefähr folgende: Beim Angriff müssen die dazu bestimmten Bataillons Infanterie von der Linie außer dem Kanonenschuß des Feindes aufmarschieren, weil den Truppen das feindliche Kanonenfeuer während dieses Zeitpunktes am gefährlichsten ist. Man darf von dieser Regel nur dann abweichen, wenn Ungleichheiten des Terrains, als Gründe, Hügel, Höhlungen ꝛc. uns vielleicht Gelegenheit geben, uns dem Feinde ganz oder zum Theil verdeckt zu nähern, und unsern Aufmarsch vor ihm zu verbergen. Er wird uns während des Aufmarsches durch entgegengeschickte leichte Truppen zu beunruhigen suchen; es ist daher nöthig, ihn theils durch die Kavallerie, theils durch Schützen zu decken, nach Maaßgabe der Umstände. Soll nach beendigtem Aufmarsche die Infanterie chargiren, so muß von diesen deckenden Truppen die Fronte so rasch als möglich frei gemacht werden; die Umstände werden ebenfalls ergeben, ob sie sich gerade auf ihre Bataillons werfen, wobei diese mit Rotten oder mit Zügen abbrechen, oder ob sie sich seitwärts, um die Flügel der Bataillons herum, hinter dieselben zurückziehen. Es ist am vortheilhaftesten den Feind da anzugreifen, wo er uns die kürzeste Front entgegensetzen kann; daher sucht

man ihn in die Flanke zu nehmen oder zu überflügeln. Man erreicht dies, indem man gleich in seiner Flanke aufmarschirt, oder dadurch, daß man während des Avancirens, Ziehen, Schwenken u. dgl. Manöver machen läßt. Der Feind ist dann genöthiget seine Stellung zu verändern, seinen Flügel zurückzunehmen, oder eine Flanke zu formiren, welche Bewegungen in unserer Nähe, leicht zu uns vortheilhaften Unordnungen Anlaß geben können. Am besten nimmt man den Feind in die Flanke durch den Angriff en Echellon, das heißt, man formirt aus der Linie seiner in Schlachtordnung aufmarschirten Truppen mehrere Abtheilungen, welche sich einander in einem Abstande von 100 bis 200 Schritten folgen, so daß der rechte Flügel der zweiten Abtheilung auf einer Perpendikulaire marschirt, die den linken Flügel der ersten Abtheilung berührt, eben so mit der folgenden; sie erhalten dadurch eine den Stufen einer Treppe oder Leiter ähnliche Lage gegeneinander, woher sie dann auch den Namen Echellon erhalten haben. Sobald die erste Abtheilung der Angriffs-Kolonne die vorgeschriebene Distance von 100 bis 200 Schritten avancirt ist, folgt ihr die zweite, dieser wiederum die dritte ꝛc. in der nämlichen Art. Wenn die Echellons nun nach und nach den rechten Flügel vornehmen, so erhält man auf die leichteste Art eine schräge Stellung gegen den Feind, und ist ihm dadurch ganz in der linken Flanke. Man würde zwar das nämliche erreichen, wenn man während des Avancirens mit der ganzen Fronte den linken Flügel durch Kurztreten zurück halten, und dadurch den rechten Flügel vorbringen wollte; bei einer großen Fronte hat aber diese Bewegung weit mehr Schwierigkeiten; sie geht langsamer, und das Ganze läuft eher Gefahr in Unordnung zu

gerathen; da im Gegentheil die kleinern Abtheilungen sich leichter regieren lassen. Hierzu kommt noch, daß man bei dem Avanciren des Ganzen die ganze Linie zugleich ins Gefecht bringt, und sich dadurch des Vortheils der Souteins und Replis beraubt. Bei dem Angriff en Echellon hingegen wird jede Abtheilung von der ihr folgenden unterstützt, und wenn sie sich etwa, nachdem der Angriff nicht gelungen wäre, zurückziehen müßte, so wird sie durch das Feuer der folgenden gedeckt, welche, wie sich von selbst versteht, in diesem Falle Halt macht. Da dieser Angriff bloß erfunden worden ist, um den Nachtheilen und Schwierigkeiten des Ueberflügelns mit einer großen Linie auszuweichen, so folgt schon daraus, daß man sich desselben nicht anders, als bei einer sehr großen Front bedienen wird. Vier Bataillons in Linie gehören wenigstens dazu, um ihn auszuführen, und auch dann können nur zwei Echellons formirt werden, weil sie bei mehrerer Zerstückelung nicht Nachdruck genug behalten würden. Hat der Feind die Flügeln seiner Stellung an unpraktikable Terraingegenstände angelehnt, so ist der Angriff en Echellon der vortheilhafteste, um seine Fronte zu durchbrechen, und ihr vermittelst der eben erwähnten schrägen Linie von dem einen Flügel nach dem andern hin aufzurollen. Wenn sich der gewählte Angriffspunkt auch nicht gerade auf einem Flügel der feindlichen Stellung befände, so wird der Angriff dennoch en Echellon, jedoch dann aus der Mitte formirt, das heißt, keilförmig. Das angreifende Echellon wird jederzeit durch mehrere hintereinander folgende Treffen verstärkt. Die dem Hauptangriff zunächst folgende Linie von Echellons hat den größten Theil des Geschützes vor der Fronte, um durch ein koncentrisches Feuer auf den gewählten

Angriffspunkt den Haupt-Angriff zu befördern, und die Deckung ihrer Flanken um so wirksamer bewerkstelligen zu können. Geschlossene Infanterie muß nie weiter, als auf 300 Schritt feuern. Da die geschlossene Infanterie nicht sicher zielen kann, so ist ihr Feuer an sich selbst schon ungewiß, und wird es um so mehr, je weiter die Distance ist, in der sie feuert, und ein Feuer ohne Wirkung dient nur dazu, dem Feinde Muth zu machen, und den Muth der unsrigen zu schwächen. Hierzu gesellt sich auch oft der Dampf, der den Feind verbirgt, ferner daß Schmutzigwerden der Gewehre, und das Stumpfwerden der Steine, so daß man sich, wenn man den Feind selbst in einer schußmäßigen Distance hat, keine Wirkung von seinem Feuer versprechen darf.

Die schwere Infanterie ist gewohnt, alle ihre Bewegungen geschlossen, in Reihe und Glied, zu machen; verliert sie diese in der Nähe des Feindes, so wird Unordnung, und ein durch diesen ungewöhnlichen Zustand veranlaßtes panisches Schrecken verbreitet sich allgemein, welches dann eine totale Niederlage zur Folge hat. Es ist daher eine Hauptregel alle seine Bewegungen in der Nähe des Feindes, möglichst so regulair, als es auf dem Exerzirplatz geschieht zu machen, eben so ist es mit dem Feuer. Das Geschütz, welches der Infanterie beigegeben ist, und welches in der Linie, in den Intervallen zwischen den Bataillonen steht, rückt mit den Truppen zugleich vor, und nimmt, von der für das Geschütz schußmäßige Distance an, ungefähr einen Vorsprung von 100 Schritten vor selbige. Hier feuert es auf die feindlichen Truppen, bis es die Infanterie eingeholt, und wiederholt dasselbe, bis es sich dem Feinde auf 400 Schritte genähert hat, welches selbst für

leichte Sechspfünder die vortheilhafteste Distance zum Kartäschenfeuer ist. Sie bleiben daher in dieser Entfernung, und fahren fort zu feuern, während die Infanterie weiter avancirt. Ist man mit der Infanterie bis auf 300 Schritt an den Feind gekommen, so wird mit Bataillons ein oder einigemal gefeuert, dann eine Strecke avancirt, und das Feuer wiederholt. Ist man dem Feinde an Geschütz überlegen, so hat man Ursache öfter und länger zu feuern, um unsern Kanonen Zeit zu lassen, ihr Feuer zu gebrauchen. Man muß vorzüglich an solchen Stellen zum Chargiren Halt machen, wo man vor dem feindlichen Feuer einigermaßen gedeckt ist. Seichte Erdvertiefungen, selbst die Ungleichheit der Aecker, kann man hierzu benutzen; denn wenn sie auch nicht erhaben genug sind, um uns ganz zu decken, so schlagen doch die feindlichen Kugeln gewöhnlich an ihnen auf, und gehen daher über uns weg. Auf diese Weise nähert man sich dem Feinde immer mehr und mehr, bis man das Feuern einstellen und das Bajonnet gebrauchen kann, welches dann die Entscheidung der Schlacht giebt. Das Angreifen mit dem Bajonnet, nennt man mit dem Chok oder Druck attakiren. Bei diesem Angriff muß man vorzüglich verhindern, daß die Leute nicht durcheinanderlaufen, und sie dazu anhalten, daß sie geschlossen bleiben. Diese Bajonnetattake geschieht nach Umständen entweder mit dem Bataillon in Linie oder in der Angriffskolonne. Beim Angriff auf feste Posten ist das gefällte Bajonnet das einzige Mittel, welches zum Siege führt, wenn es dem Feinde, um die Vertheidigung Ernst ist, weil in diesem Fall unser Feuer nicht entscheiden kann, und vorzüglich gegen Verschanzungen von sehr geringer Wirkung ist. Ist der Feind, den wir an-

greifen wollen, uns an Artillerie sehr überlegen, und hat er eine solche Stellung, daß ihm unser Feuer wenig Abbruch thun kann, oder wenn das Terrain vor seiner Front so beschaffen ist, daß es uns während unsers Angriffs vor seinem Feuer deckt, oder auch nur der Wirkung desselben sehr entgegen ist, so würde es unzweckmäßig seyn, sich mit Feuern lange aufzuhalten. Man verdoppele dann den Marsch und benutze schnell die Vortheile, die das Terrain gewährt.

Es giebt noch einen Fall, wo das Feuern beim Angriff zu widerrathen ist, wenn nämlich einem unserer Trupps von einem überlegenen Feinde der Rückzug abgeschnitten ist, und man den Entschluß faßt, sich durchzuschlagen. Denn hier darf man sich beim Feuern nicht aufhalten, weil man dadurch dem Feinde nur Gelegenheit und Zeit verschaffen würde, unser Vorhaben zu entdecken, und Vorkehrungen dagegen zu treffen. Geschwindigkeit muß hier Alles thun, und wenn man dem Feinde sogleich mit gefälltem Bajonnet entgegen geht, so wird er nicht Zeit haben, sich zu fassen. Bei Angriffen auf Artillerie, selbst Kavallerie, wird das Bajonnet ebenfalls am mehrsten entscheiden, wenn man sich nämlich in gehöriger Nähe befindet; denn man hat Beispiele, daß Infanterie, die auf Reiterei mit dem Bajonnet attakirte, sie in die Flucht gejagt hat.

Die leichte Infanterie, wozu Tirailleurs, Jäger, Schützen ꝛc. gehören, muß ihre Stärke in Benutzung des Terrains und in dem wirksamsten Gebrauch ihres Gewehrs suchen. Um ein Terrain zu seinem Vortheile zu benutzen, muß der leichte Infanterist geübt seyn, jede fremde Gegend ungefähr mit einem Ueberblick, in so fern es in der Eile nöthig ist, zu beurtheilen, mit einem

Worte: er muß sich rasch orientiren können. Das passendste Terrain muß man hiernach zum Angriff, so wie zur Vertheidigung mit Tirailleurs niemals ungenutzt aus den Augen lassen; man wählt hierzu ein solches, wo die Mannschaft sich verdeckt postiren, der Feind dagegen nur über deckungsloses Terrain, und also in der vollen Wirkung unseres Feuers uns angreifen kann. Ist dieses nicht möglich, so muß man sich wenigstens in gleiche Terrainvortheile mit dem Feinde setzen. Eine Tirailleurlinie wird sich daher in einem Graben, hinter einer Erhöhung, hinter Hecken und Bäume, Häusern, an der Lisière eines Busches ꝛc. zu postiren suchen. Wenn jedoch der Feind dergleichen Gegenstände schon besetzt hat, oder solche doch, ohne daß wir solches verhindern können, noch besetzen könnte, so wird man sich nicht in wirksamer Schußentfernung einer vom Feinde möglichst zu besetzenden Lisière eines Busches, eines Grabens ꝛc. aufhalten, sondern sich mit seinen Mannschaften, und um dem Feinde die Lisière streitig zu machen, entweder selbst im Busch, und in dem nahe gelegenen Graben, oder wenn das nicht angeht, doch so postiren, daß man den vom Feinde etwa zu besetzenden Graben flankirt, das heißt, der Länge nach beschießt, damit ihn der Feind nicht benutzen kann ꝛc.; denn wenn beide Theile im Walde stehen, sind die Vortheile gleich. Aus eben diesem Grunde wird man nicht die Tirailleurs über offenes Terrain auf den verdeckt postirten Feind zum Angriff führen, weil es vielleicht der nächste Weg dahin ist, sondern man wird ein mit Deckungsgegenständen versehenes Terrain, was vielleicht ebenfalls zur feindlichen Aufstellung hinführt, selbst wenn es auch auf einem Umwege seyn sollte, dafür auswählen. Wo dies aber gar nicht angeht,

wird man, um sich in gleiche Terrainvortheile mit dem Feinde zu setzen, die Geschwindigkeit seiner Leute benutzen müssen; muß man einmal nothgedrungen über freies Terrain, und durch die feindliche Schußlinie passiren; so wird man dies auf dem nächstgelegensten, und am schwächsten besetzten Punkt der feindlichen Aufstellung, und so rasch, als möglich, thun, und indem man den Feind herauswirft, sich dieses Terrains und seiner Vortheile bemächtigen. Dieses kann jedoch nur höchst selten vorkommen, wenn alle Theile einer Tirailleur-Linie gehörig eingreifen, und sich einander durch Flankenbewegungen unterstützen. Es wird sich oft ereignen, daß unter den obigen Umständen ein Theil der Linie gegen den verdeckt postirten Feind Halt machen muß, während ein anderer Theil, im koupirten Terrain fortgehend, den vor sich habenden Feind zurückdrängt, und den verdeckt stehen gebliebenen durch bedrohte Flankirung zum Verlassen seiner Position nöthiget; ein solches Eingreifen, und eine solche gegenseitige Unterstützung muß also Statt haben.

Bei allen militairischen Operationen ist die Ausmittelung der Stärke des Feindes, der Ort seiner Stärke, und die Kenntniß seiner schwächsten Seite oder des Angriffspunktes, nothwendig; dieß wird aber ein vorzügliches Geschäft der leichten Infanterie seyn, und sie wird sich bei jedem ihrer Angriffe auch vorher dergleichen Kenntnisse zu verschaffen suchen. Dies geschieht durch Kundschafter, Patrouillen, Recognoscirungen ꝛc.; verbindet man mit dem, was man hierdurch erfährt, Terrain-Kenntniß, so wird man schon aus der Beschaffenheit des vom Feinde besetzten Terrains ziemlich richtig seine Stellung beurtheilen, und auch eben so richtig schließen können, wo er wohl

am stärksten, und wie stark, oder wie schwach er wohl auf gewissen Punkten seyn möge.

Bei dem Angriff mit einer Tirailleurlinie, muß eine jede einzelne Abtheilung derselben ihre Bewegungen dem allgemeinen Zweck anpassen, und die Bewegungen der neben ihr angreifenden Abtheilungen durch die ihrigen fördern. Es wird oft der Fall seyn, daß man den Feind auf gewissen Punken nur beschäftiget, während man ihn auf andern Punkten ernstlich anzugreifen und zurückzudrängen beabsichtiget. Im Allgemeinen ist nun noch zu bemerken: 1) daß man den Feind, sowohl hinsichtlich der Stärke, als auch in Beziehung auf die beabsichtigte Art und Ausführung des Angriffs, möglichst lange in Ungewißheit zu erhalten und zu täuschen, bei dem wirklich erfolgten Angriff aber plötzlich zu überraschen suchen muß. — 2) Daß man, so oft es nöthig ist, die feindliche Aufstellung zu umfassen oder flankiren suchen, sich jedoch vorsehen muß, dabei nicht selbst flankirt zu werden. — 3) Daß man die schmalste und ausspringendste Seite der feindlichen Feuerlinie angreife, weil man hier das wenigste Feuer erhalten wird. Nichts kann überhaupt den entscheidenden Angriff der geschlossenen Infanterie kräftiger begründen, als das gezielte Feuer der leichten Infanterie, welche daher in der allgemeinen Schlachtordnung das Vordertreffen bildet, dem, mit der Artillerie gemeinschaftlich, die ausschließliche Pflicht obliegt, den Feind schon aus der Ferne zu verderben, und den übrigen zum Gefecht in der Nähe, selbst zum Handgemenge bestimmten Truppenarten, gewissermäßen vorzuarbeiten. Sobald die geschlossene Infanterie avancirt, debandirt vor ihrer Front die leichte Infanterie, und hält sich, indem sie beständig auf den Feind schießt, 100 oder einige

100 Schritt vor derselben. — Beim Angriff müssen die Tirailleurs die ganze Front des Feindes beunruhigen, wenn auch nur ein Theil der feindlichen Stellung zum Hauptangriffspunkt erwählt ist, und schon auf weite Distancen auf 5 bis 600 Schritt auf den Feind feuern, welches ihn vielleicht ebenfalls zum frühern Feuern wird verleiten können, wobei der Pulverdampf die Bewegungen des angreifenden Theils verbirgt; und dieß wird gewiß geschehen, wenn das Feuer der Tirailleurs auf diesen weiten Distancen, wie es von geübten Schützen vorauszusehen ist, nur einige Wirkungen hat. Unentbehrlich ist die leichte Infanterie da, wo der Feind waldiges Terrain vor seiner Fronte oder in seiner Flanke hat, und wir dieses bei unserm Angriffe passiren müssen; es ist dann ihre Sache dieses koupirte Terrain, welches mit feindlichen leichten Truppen besetzt seyn wird, von ihnen zu reinigen. Auch wenn sich die geschlossene Infanterie bereits im Gefecht befindet, sind die Tirailleurs noch nicht entbehrlich; sie decken dann die Flanken der Angreifenden, wenn nicht Kavallerie dazu bestimmt ist, oder beunruhigen wohl selbst, wenn es das Terrain erlaubt, die Flanken des Feindes, und suchen ihn zu umgehen, wobei ein kleiner, sehr bewegbarer Trupp selten Gefahr läuft. Sobald die debandirte Linie vor der geschlossenen Infanterie den Feind bis auf 200 Schritt erreicht hat, und nun mit der letzteren angegriffen werden soll, so feuert die erstere auf der Stelle, bis sie von den Bataillons eingeholt ist, zieht sich dann rückwärts durch, und bildet Reserven auf den Flügeln, von wo sie dann zu jeder beliebigen Disposition gebraucht werden kann.

In einem einigermaßen koupirten Terrain kann man die leichte Infanterie auch zum Angriff auf

Artillerie gebrauchen; denn einer debandirten Linie ist das Kanonenfeuer nie sehr gefährlich, und ist sie nur einigermaßen vor Kavallerie-Angriffen gesichert, so kann sie sich bis auf 200 selbst 150 Schritt der Artillerie nähern; man hat Beispiele, daß Artillerie durch Schützen zum Schweigen gebracht worden ist. Bei allen Angriffen mit leichter Infanterie ist es unbedingt nothwendig, ihr immer Soutiens folgen zu lassen; denn würde sie zum Rückzuge gezwungen, so würde man sie nicht sobald wieder sammeln können, welches aber im Gegentheil, wenn Unterstützungen folgen, sehr leicht zu bewerkstelligen ist.

Der Chok der Infanterie, ist das Anlaufen mit gefälltem Bajonnet. Ob übrigens das Abfeuern der Gewehre damit zu verbinden besser sei, oder nicht, davon ist schon oben, S. 678, 685. Erwähnung geschehen. Bei Erstürmung von festen Posten, Schanzen und überhaupt auch, um einen schnellen Schlag auszuführen, und den Feind nicht zur Besinnung kommen zu lassen ist es besser, die Infanterie mit ungeladenem Gewehr in den Feind dringen zu lassen, weil man besorgen muß, daß sie einzeln feuern, sich aufhalten, und sich nicht genug auf das Bajonnet verlassen wird, wodurch die entscheidende Wirkung des Choks verloren geht. Der Chok kann von einem Bataillon sowohl in ganzer Front, als in der Angriffs-Kolonne geschehen. Nachdem ein Geschwindschritt angetreten worden, nehmen auf das Kommando: Zur Attake Gewehr rechts! alle Leute das Gewehr schnell an die rechte Seite, indem sie es ungefähr in der Mitte mit der rechten Hand fassen; das Bataillon fällt nun in eine schnelle Marschkadence, den Deployirschritt, der durch das Schlagen des Tambours markirt wird. Ungefähr zwölf Schritte vom Feinde erfolgt das

Kommando: Fällt das Gewehr! und das Bataillon stürzt sich im Laufen, gewöhnlich mit einem Hurrahgeschrei, in geschlossenen Gliedern, mit dem Bajonnet voran, in den Feind. Das Gewehr soll hierbei mit der rechten Hand im Kolbenhalse, mit der linken vollen Faust oberhalb dem untern Ringe ergriffen, fest an die rechte Hüfte gedrückt, und der Hahn gespannt werden. Nur die beiden ersten Glieder fällen auf diese Weise das Gewehr; das zweite Glied rückt dicht auf, damit seine Bajonnette durch die Lücke des ersten hindurch reichen. Wenn nach vollbrachter Attake das Kommando: Bataillon Halt! erfolgt, schlagen alle Tambours einen kurzen Wirbel; das dritte Glied tritt einen Schritt zurück und schultert, das zweite Glied rückt rechts über; die beiden fordern Glieder machen ohne weiteres Kommando das Bataillonsfeuer. Die Angriffskolonne macht dieses Feuer entweder, indem sie geschlossen bleibt, bloß mit ihrer Tete, oder sie deployirt.

Die Kavallerie hat, wie die Infanterie eine aufgelöfete Linie vor sich, welche ihr den Angriff zum Theil vorbereitet und die aus Plänkern oder Flankeurs und Schützen besteht. Der wirkliche Angriff der Reiterei besteht in dem Chok oder geschlossenen, gewaltsamen Angriff mit blanken Waffen in Carrière. Bei der Preußischen Armee wird derselbe entweder in Linie, und zwar geschlossen oder zerstreut, oder in Echelons, oder in der Kolonne ausgeführt. Wenn im Schrite angeritten worden ist, so wird auf das Signal: Trab! in einen mittelmäßigen starken Trab gefallen, ungefähr auf 300 Schritt vom Feinde erfolgt das Signal Galopp! wobei es gleichgültig ist, ob die Pferde rechts oder links galoppiren. Kurz vor dem Chok erfolgt das Signal Fanfaro!

worauf der Galopp verstärkt wird. Wenn dieses Signal beendiget ist, ungefähr 80 Schritt vom Feinde, erfolgt das Kommando: Marsch! Marsch! worauf sich Alles vorwärts deckt, und in der Carrière in den Feind einbricht. Die zugführenden Officiere rücken vorher schnell in die Linie auf den Flügel ihres Zuges ein. Der Kommandeur läßt sich zwischen den Trompetern und dem rechten Flügel-Unterofficier aufnehmen, oder begiebt sich dahin, wo seine Gegenwart sonst am nöthigsten ist.

Der Angriff in Linie geschieht entweder in paralleler Richtung mit dem Feinde oder auf eine seiner Flanken; der letztere ist vorzuziehen, wenn die feindliche Linie ausgedehnter ist, und man dem daraus entstehenden Vortheil begegnen will. — Der Angriff mit Ausfallen eines Theils der Linie geschieht, wenn man den fliehenden Feind mit einem Theile der Linie, zerstreut, schnell verfolgen will, indem man von jeder Escadron einen Zug, in der Preußischen Armee jedesmal den vierten, ausfallen läßt; oder auch, wenn der Feind den wirklichen Chok nicht abgewartet, sondern sich früher zurückgezogen hat. — Der Angriff mit auseinandergehender Linie ist dem vorhergehenden ähnlich, und geschieht ebenfalls nach vollendetem Chok mit einem Theile oder mit dem Ganzen. Bei jeder Attake in Linie ist es übrigens von wesentlichem Nutzen, wenn nach Verhältniß der Anzahl von Kavallerie, hinter jedem Flügel einige Züge oder Eskadrone aufgestellt werden, um den Feind zu überflügeln, oder in Flanke und Rücken zu nehmen, so wie, um sich selbst dagegen zu sichern. Die Abtheilungen, welche hinter dem rechten Flügel aufgestellt werden, marschiren links, die hinter dem linken Flügel rechts ab. Uebrigens müssen die Umstände bestimmen,

ob sie in Kolonnen, in Zügen oder in ganzen Eskadronen aufgestellt werden. In den meisten Fällen wird die erste Aufstellung die zweckmäßigere seyn, indem diese durch bloßes Einschwenken die Flanken der Linie sichert. Beabsichtiget man, dem Feinde in Flanken und Rücken zu fallen, so gehen beim Chok die hinter jedem Flügel aufgestellten Züge in Kolonnen mit halb rechts oder halb links bei der Linie vorbei; der vorderste Zug macht die nöthige Schwenkung und attakirt sogleich; die übrigen gehen hinter demselben weg, schwenken nach und nach in das Alignement desselben ein, und attakiren gleichfalls. — Der Angriff en Echellon unterscheidet sich von dem in Linie dadurch, daß er in mehreren Abtheilungen ausgeführt wird, welche sich in einer Entfernung von etwa 50 Schritten dergestalt folgen, daß immer der rechte Flügel der nachfolgenden Abtheilung, in senkrechter Linie auf den linken Flügel der vorhergehenden, vorgeht, wenn der Angriff mit Echellons vom rechten Flügel unternommen wird; geschieht dies vom linken Flügel, so bleibt der linke Flügel in senkrechter Linie auf dem rechten Flügel der vorhergehenden Abtheilung. Jede Abtheilung führt den Chok in verlängertem Alignement der ersten, für sich aus. Bei dem Angriff in Kolonnen ist ein Regiment rechts oder links in Eskadrons-Kolonnen aufmarschirt, mit Distance ihrer Breite. Die vorderste Eskadron führt den Chok aus, die nachfolgende unterstützt den Angriff, wenn die erstere in den Feind eingedrungen ist, oder erneuert ihn, wenn sie zurückgeschlagen wurde; dann muß sie den Platz für den Angriff der nächst folgenden Räumen, indem sie sich rechts und links von der

Seite herauszieht, und sich dann hinter der letzten Eskadron der Kolonne wieder setzt. Diese Attake wird vorzüglich auf Infanterie, wo sich Gelegenheit dazu darbietet, und steht sie im Quarré auf die Ecken derselben unternommen. Wenn die vorderste Eskadron eindringt, unterstützen die nächst folgenden sie dadurch, daß sie sich rechts und links ausbreiten, und auf ihren Flügeln einhauen.

Beim Angriff auf Geschütz muß man damit anfangen, die Truppen zu besiegen, welche dem Geschütz zur Deckung dienen. Geschütze, welche abgesondert stehen, greift man in geöffneter Linie an. Die Schützen und Flankeurs gehen in einem Bogen, dessen beide Enden sich vorwärts bewegen, vor, feuern wenig, sondern jagen, so wie sie, anscheinend ohne Absicht, sich unter dem Schuß genähert haben, mit Blitzesschnelle auf die Batterie los, hauen die Artilleristen nieder, und lassen die Geschütze nach unserer Seite abfahren. Die Artillerie ist bei weitem nicht so furchtbar, als man gewöhnlich glaubt; denn nur stehende Körper beschießt sie mit Erfolg, gegen sich bewegende, ist ihr Treffen höchst ungewiß.

Die Artillerie kann beim Angriff nicht immer so kräftig wirken, als bei der Vertheidigung, weil sie ihre Stelle, selbst im wirksamen feindlichen Feuer, öfters verändern muß, und dadurch nicht allein mehr Gefahr leidet, sondern auch Zeit verliert; dann ist sie auch noch an die Bewegungen der anderen Truppen gebunden, da sie dieselben nur unterstützt und ihren Angriff vorbereitet. Das zweckmäßigste Mittel zur Ausgleichung dieser Nachtheile liegt in der Vereinigung der Kräfte der Artillerie, indem man eine überlegene Geschützzahl aufzustellen sucht, und eine Stellung wählt, wo

das Feuer koncentrisch auf den Feind, auf den Angriffspunkt desselben wirken kann. Folgendes sind die hauptsächlichsten Regeln wie die Artillerie beim Angriff gebraucht werden muß. — 1) Um den Aufmarsch der Truppen zu maskiren und zu decken, schickt man reitende Artillerie vor, welche von Reiterei begleitet ist; jene kann sich jedoch nicht auf dauerndes Gefecht einlassen, und geht daher zurück, sobald die ersten Batterien formirt sind. — 2) Zu diesen Batterien werden vorzüglich die den Divisionen zugetheilten Batterien, und ein Theil der 12pfündigen verwendet, damit man für den entscheidenden Augenblick eine Reserve übrig behalte. — 3) Die 12pfündigen Batterien werden anfangs so aufgestellt, daß sie den Feind auf mehreren Punkten beunruhigen, und er ihre eigentliche Absicht noch nicht errathen kann; jedoch muß jetzt schon die Möglichkeit ihres nachherigen Zusammenziehens oder Wirkens auf den eigentlichen Angriffspunkt vorbereitet seyn. — 4) Die sechspfündigen Batterien dienen theils zur wirksamen Beunruhigung der ganzen feindlichen Stellung, theils zur Deckung der Hauptbatterien, und müssen daher so gestellt werden, daß ihre Schußlinie sich vor den letztern kreuzen. Es wird hierbei nicht immer nöthig seyn, eine bedeutende Artillerie-Linie neben einander aufzufahren; diese würde vielleicht sogar vor die Infanterie zu stehen kommen, und also dem Feinde einen doppelten Zielpunkt in seiner Schußlinie geben, man wird vielmehr bemühet seyn eine zweckmäßige Vertheilung der Artillerie auf der ganzen Front hervorzubringen, ohne jedoch in eine nachtheilige Vereinzelung zu fallen. — 5) Die Haubitzbatterie wird so gestellt, daß sie die feindliche Stellung so

sehr als möglich enfilirt, und gegen die größeren Massen des Feindes werfen kann. Auch ist es vortheilhaft, wenn sie schon jetzt auf den nachherigen eigentlichen Angriffspunkt wirkt. — 6) Die Batterien der reitenden Artillerie bleiben in einer gedeckten Stellung in der Reserve, sowohl um hervorzubrechen, wenn der Feind es wagen wollte, in die Offensive überzugehen, als auch, um ihn zu überflügeln, wenn dies erforderlich würde. Sie eilen im letzteren Fall, verdeckt durch die Kavallerie, nach jener Seite, jedoch so, daß sie die Kavallerie nicht in ihren Bewegungen hindern, und gehen, wenn der Angriff geschehen soll, durch jene durch, wobei der Abmarsch zu zweien aus der Mitte den günstigsten Aufmarsch erlauben wird. Sollten sie jedoch gegen den Angriffspunkt unmittelbar gebraucht werden, so stürmen sie im entscheidenden Augenblick plötzlich bis auf den Kartätschenschuß heran, um mit vereinter Kraft die Niederlage des Feindes zu bewirken. — 7) Sobald dieser Augenblick gekommen ist, in welchem auch die Reserve-Batterien herangezogen werden, und ihren eigentlichen Nutzen bewähren, müssen die Hauptbatterien ebenfalls auf 500 bis 600 Schritt heranrücken, und ihr Feuer auf jenen Punkt vereinen. Die 6pfündigen Batterien decken ihnen auch hier die Flanken, und stellen sich zu beiden Seiten so auf, daß sie ein kreutzendes Feuer machen; doch muß ein Theil derselben noch immer verwendet werden, um den Feind von der kräftigen Unterstützung des Angriffspunktes zurückzuhalten. — 8) Kann die Haubitz-Batterie die heranrückende Reserve des Feindes bewerfen, so ist dies von wesentlichem Nutzen. Im Allgemeinen muß aber darauf gesehen werden, daß die einzelnen Batterien, weder sich selbst,

noch weniger die Infanterie durch ihre Schußlinien an allen freien Bewegungen hindern, sondern sie vielmehr unterstützen kann. — 9) Der Angriff der Infanterie ist nun vorbereitet. Wenn derselbe erfolgt, muß man das Verhalten der Artillerie den jedesmaligen Umständen gemäß einrichten. Ein Theil derselben wird in größerer Entfernung stehen bleiben, theils um den Feind zur Seite des Angriffspunktes nicht unbeschäftiget zu lassen, theils um eine Stellung zur Aufnahme der vielleicht zurückgeworfenen Truppen zu behaupten. Ein anderer Theil der Artillerie, und namentlich die Divisions-Batterien, folgen in den gewöhnlichen Fällen unmittelbar der Infanterie. Wenn nicht vermöge der Beschaffenheit des Terrains, oder der Stellung des Feindes, andere Anwendungen nöthig sind, so befinden sie sich auf einem Flügel, oder auf beiden, vertheilt, bleiben auf 400 bis 500 Schritt halten, und beschießen den Feind mit Kartätschen, jedoch nur bei ausserordentlich hartnäckigem Widerstande desselben, oder besonderer Beschaffenheit des Terrains, werden sie näher heran gehen, und sich dem wirksamen feindlichen Flintenfeuer aussetzen. In dieser Stellung warten sie auch den Bajonnet-Angriff der Infanterie ab, weil sie die angemessenste ist, in welcher man bis dahin den Feind beschießen, und bei einem mißlungenen Angriff das Nachdringen verhindern kann. Es versteht sich von selbst, daß den Batterien eine starke Bedeckung zugetheilt seyn muß, damit sie, wenn die Infanterie vorgegangen, gegen einen unerwarteten Angriff geschützt sind. — 10) Erlaubt die Beschaffenheit des Terrains keine solche Aufstellung, in welcher die Artillerie den Infanterie-Angriff unmittelbar unterstützen kann, oder wenn der Feind durch eine plötzliche Verän-

derung seiner Front diese Mitwirkung unmöglich machte, so darf die Artillerie auf keinen Fall hinter den Truppen, welche den Angriff machen, stehen bleiben, weil es ihr hier nicht möglich wäre, dieselben im Fall eines Rückzuges aufzunehmen, ja sie würden dann selbst in die größte Gefahr kommen, vom nachdringenden Feinde genommen zu werden. Unter diesen Umständen muß daher die Artillerie aufprotzen und so schnell als möglich eine Stellung einnehmen, in welcher sie wenigstens dem letzt genannten Nachtheil nicht ausgesetzt ist, und entweder vorgehen kann, um den geschlagenen Feind zu verfolgen, oder sich mit den übrigen Truppen in Ordnung zurückziehen kann, bis sie eine neue Stellung einnimmt. — 11) Ganz in ähnlicher Art verfährt die reitende Artillerie bei den Angriffen der Kavallerie; sie muß stets ihre Aufstellung seitwärts derselben unter gehöriger Bedeckung nehmen, da bei einem Rückzuge der Kavallerie die Ordnung noch weit schwerer zu erhalten ist, und Flanken-Angriffe um so öfter und schneller eintreten, auch jede andere Stellung dann entweder ein Hinderniß für die Wirksamkeit der Artillerei oder für die der Kavallerie herbeiführt. — 12) Beim Verfolgen des Feindes kann die reitende Artillerie wesentlichen Nutzen gewähren, weil hier schnelle Beweglichkeit und Ausdauer erfordert wird, um dem Feinde auf den, oft beschwerlichen, Seitenwegen stets beizukommen, ihn wo möglich abzuschneiden, oder wenigstens nicht bloß seine Arriergarde, sondern auch die Spitze und Mitte seiner Kolonne zu beunruhigen. Am vortheilhaftesten wird man hier die Haubitzen brauchen können, da der höhere Bogen der Granaten keine solche Hindernisse findet, als das Kugelfeuer, und

das Zerspringen jener Geschosse in den Massen des Feindes seine Verwirrung sehr vermehrt. — Das Verfolgen mit der oder durch die Artillerie wird überhaupt mit aller Kraft geschehen müssen; denn wenn sich der Feind erst sammeln und wiedersetzen kann, so ist er auch ungleich vertheidigungsfähiger, als während der Bewegung, und kann jede entstandene Verwirrung wieder zur Ordnung herstellen.

Dies wären nun die Regeln, wenn in einer Schlacht Angriffsweise verfahren wird, wie hat sich aber eine Armee zu verhalten, wenn sie angegriffen wird, oder wie vertheidget sich eine Armee oder ein Armee-Corps gegen den Angriff. In einer jeden Schlacht muß der Angriff von einer Seite geschehen; allein der andere, der angegriffen wird, kann sich nicht auf eine bloße reine Vertheidigung beschränken, sondern er wird selbst in die Offensive übergehen; denn der gegenseitige Angriff ist die beste Vertheidigung. Bei einer offenen Schlacht kann man nur vor dem Anfange des Gefechts in dem Fall seyn, daß Verfahren bloß Vertheidigungsweise einzurichten. Man bildet bekanntlich drei Linien, um den Kampf durch neue Kräfte nähren, unterstützen oder entscheiden zu können, nämlich die erste Feuerlinie, oder das erste Treffen, die Unterstützungslinie, oder das zweite Treffen, und die Linie der letzten Kraftäußerung, oder die Reserve. Hiernach ist nun die Ausdehnung der Stellung zu betrachten; daß diese in ganz ebenem Terrain, bei der vorangeführten Art der Aufstellung, in ihrer Front nie sehr bedeutend seyn kann, leuchtet ein; daraus geht aber wieder der Grundsatz hervor, die Stellung durch eine zweckmäßige Wahl des Terrains zu verstärken. Ein in Linie aufgestelltes Corps hat ferner

nur auf seiner Front eine Vertheidigungsfähigkeit, dagegen sind seine Flanken alle hülfslos anzusehen, wenn sie nicht angelehnt sind; aber die Anlehnungspunkte müssen auch zugleich sicher und zuverläßig seyn; und auf diese muß man daher vorzüglich bei der Wahl einer Stellung seine Aufmerksamkeit richten. Von allen Anlehnungsplätzen sind die Dörfer die schlechtesten, wenn sie nicht massiv gebaut oder verschanzt, und wenn sie überdieß sehr zugänglich sind. Besser sind die Wälder, aber auch nur unter der Voraussetzung, daß man sie verhauen und unzugänglich gemacht hat; die besten Anlehnungspunkte sind breite und tiefe Flüsse, steile Abhänge und Felsen ꝛc., endlich das Meer. Wenn die Fronte einer Stellung in einer vollkommenen, überall gangbaren Ebene läge, so würde die erste Linie eine durchaus volle seyn müssen, zu deren Ausfüllung viel Truppen gehören. Man wählt daher gern eine solche Stellung welche mehrere Terrainhindernisse darbietet, die entweder gar nicht, oder doch nur mit sehr wenigen Truppen vertheidiget zu werden brauchen. Man erhält dadurch ausserdem den Vortheil, der Frontlinie eine größere Ausdehnung geben zu dürfen; jedoch muß man bei Besetzung und Benutzung solcher Terrainhindernisse mit Vorsicht und Umsicht zu Werke gehen, weil sie höchst nachtheilig sind, wenn die Truppen dadurch die Gemeinschaft untereinander verlieren, oder in ein Terrain gerathen, daß ihrer Fechtart zuwider ist, ꝛc. Man soll zwar keine Lücken in den Schlachtlinien lassen, wenn dieses auch das Terrain begünstigen sollte; allein die Truppen, welche hinter solchen natürlichen Hindernissen stehen, müssen stets angewiesen seyn, wohin sie sich zu begeben haben, wenn der Gang der Schlacht dieser oder jener

seyn sollte. Terrainhindernisse, welche in einer Stellung mit aufgenommen worden, führen zu Truppenerschwerungen; man wird daher die Stellung um so mehr ausdehnen, oder die Reserve um so stärker machen können, ohne daß dadurch die Schlachtordnung an ihrer eigenthümlichen Stärke verliert. Das zweite Treffen wird nicht entwickelt aufgestellt, um dem feindlichen Geschützfeuer keine volle Linie zu bieten. Eine besondere Aufmerksamkeit erfordert aber die Verwendung der Artillerie in der Stellung, als eine Waffe, welche zur Vertheidigung am vorzüglichsten ist. Die Artillerie soll den Angriff des Feindes schon in der Ferne aufhalten, sein Hervorrücken erschweren, und ihn beim nahen Angriff zertrümmern. Es ist daher nöthig die Artillerie auf die möglichen Angriffslinien des Feindes zu stellen. Je weniger deren vorhanden sind, desto kräftigeren Widerstand wird die Artillerie leisten, desto besser die Stellung überhaupt seyn. Die Flügel der Stellung sind die entferntesten Punkte; soll von ihnen aus nachdrücklich auf die mittlere Angriffslinie gewirkt werden, so müssen die Schußweiten der Geschütze diesen Entfernungen entsprechen, und hieraus läßt sich der Satz ableiten, das schwere Geschütz auf die Flügel zu stellen. Bei einer Ausdehnung von 2500 bis 3000 Schritt werden Zwölfpfünder auf den Flügeln diese Aufgabe noch so eben lösen können; bei einer größeren Ausdehnung wird dies nicht möglich seyn, und man muß Zwischenpunkte errichten, die ebenfalls schweres Geschütz verlangen. Das leichte Geschütz der Infanterie-Brigaden wird auf der Linie vertheilt; die Batterien der reitenden Artillerie, und die Haubitzenbatterien gehören in die Reserve. Die Artillerie-Reserve hat eine doppelte Bestimmung, einmal die demontir-

ten Stücke in der Stellung zu ersetzen, oder zweitens: zu offensiven Zwecken mitzuwirken. Mit der ursprünglichen Stellung der Artillerie ist aber noch nicht Alles gethan, sondern man wird den Batterien im Voraus ihr Verhalten und besonders ihre Zielpunkte im Allgemeinen angewiesen haben, wenn die Schlacht bis auf diesen oder jenen Punkt vorgerückt ist. Dem Feinde irgendwo eine große Masse Artillerie plötzlich entgegen zu stellen, wird fast immer ein günstiges Resultat herbeiführen.

Gewöhnlich stellt man die Kavallerie auf die Flügel der Corps, ohne aber auf das Terrain Rücksicht zu nehmen; bei der Vertheidigungsweise muß man ein für ihre Wirkung günstiges Terrain auswählen, es liege auf den Flügeln oder in der Mitte. Auch die Reiterei kann, ihrer Schnelligkeit wegen, zum Wirken in der Ferne verwendet werden; dann muß sie aber hinter dem Terrain, auf dem sie wirken soll, in einiger Entfernung aufgestellt seyn, gleichsam um einen Anlauf zu haben, wenn sie zum Angriff losgelassen wird. Daher kann es kommen, daß die Kavallerie-Reserve nicht immer, ja vielleicht nur in seltenen Fällen, neben der Infanterie-Reserve zu stehen kommen wird. Gewöhnlich stellt man sie auf einen Flügel oder in die Mitte. Das Theilen der Kavallerie-Masse kann nur nachtheilig seyn. — Die Infanterie-Reserve wird weniger dem Terrain gemäß, als da placirt, von wo aus sie sich in gleichen Abständen von denjenigen Punkten der Schlachtordnung befindet, die sie unterstützen soll. Die Geschütz-Reserve wird dagegen nach der Oertlichkeit des Terrains gestellt. Zwischen denselben und der Schlachtordnung dürfen sich keine Hindernisse befinden, welche ihr Vorrücken erschwe-

ren können. Die Kavallerie-Reserve muß reitende Artillerie bei sich haben, welche aber beim Kavallerie-Angriff gut zu placiren ist, und nicht bloß müßig hinterher trabt. Sobald nun eine Stellung eingenommen worden ist, um sich darin zu schlagen, müssen mehrere Vorkehrungen getroffen werden. Von denen eine der vornehmsten ist: auf allen gangbaren Straßen leichte Truppen vorzusenden, welche sich stets vor dem Feinde bewegen und dahin trachten müssen, seine Absicht zu errathen. Alle Mittel, diesen Zweck zu erreichen, müssen angewandt; es muß dabei in kleine Gefechte, selbst mit einer gewissen Hartnäckigkeit eingegangen werden, um den Feind zu nöthigen, sich mit einigen Kräften zu entwickeln. — Hieraus läßt sich am besten urtheilen, ob es dem Feinde Ernst ist, sich auf dieser oder jener Linie vorzubewegen. Die nächste Vorkehrung wird die Umgehungspunkte betreffen, welche sich beinahe bei jeder Stellung vorfinden. Sie sind sorgfältig auszumitteln und mit kleinen Abtheilungen zu besetzen, die sich so lange halten müssen, bis gegen die Umgehung etwas Nachdrückliches unternommen werden kann. Dörfer vor der Fronte einer Stellung, können nur unter zwei Voraussetzungen zu wirklichen Stückpunkten dienen, wenn sie massiv gebauet sind, und nicht in zu großer Entfernung von der Stellung liegen. Nicht massive Dörfer können auch von den besten Truppen gegen das Element des Feuers nicht vertheidiget werden. Dörfer, die so weit vorliegen, daß es schwer hält, ihnen die nöthige Unterstützung zur rechten Zeit senden zu können, müssen nur von leichten Truppen besetzt werden, welche sich bei einem ernsthaften Angriffe auf die Position zurückziehen, und die Dörfer, nach Befinden der Umstände, anstecken.

Dagegen sind massive Dörfer, die nahe vor der Fronte liegen, auf das hartnäckigste zu vertheidigen, wozu die zweckmäßigsten Anstalten niemals versäumt, im Gegentheil erschöpft werden. Ob vorliegende Dörfer angesteckt werden müssen oder nicht, ist nicht in allen Fällen zu bestimmen. Liegen die Dörfer so, daß sie den etwanigen Rückzug des Feindes begünstigen, so ist es rathsamer, sie vorher abzubrennen; denn sonst thut es der Feind zur Deckung seines Rückzuges, was uns nur hindern würde, den Sieg durch Verfolgung des Feindes zu benutzen. Liegen Dörfer so, daß sie den möglichen Angriff des Feindes flankiren, so müssen sie auf das hartnäckigste gehalten werden; indem sie in diesem Falle als vorliegende Raveline zu betrachten sind, in deren Besitz der Feind sich setzen muß, wenn sein Angriff fruchtbar seyn soll. Wie schon oben bemerkt worden, ist die Vertheidigung entweder ein bloßes Ausweichen der feindlichen Angriffe, oder man setzt sich dabei zugleich in die Lage im zweckmäßigsten Augenblick sogleich zum Selbstangriff übergehen zu können. Im ersten Falle kann man die Vertheidigung eine absolute nennen; man muß daher dem Feinde den Zugang zu einer Stellung auf alle mögliche Weise erschweren; auch leistet man zugleich auf alle Vortheile Verzicht, die für uns entspringen könnten, wenn wir des Feindes Blöße benutzten, und aus der Vertheidigung zum Selbstangriff übergingen. Dieses letzte nur, und offenbar das Bessere, kann die relative Vertheidigung genannt werden, wobei es eine Bedingung ist, daß Ausgänge nach vornzu frei bleiben, aus denen man zum Selbstangriff hervorgehen kann. Die letzte Vorkehrung bei allen Stellungen ist endlich, daß man sich den Rückzug sichert, indem man

alle Wege, welche aus einer Stellung in die andere führen, gehörig ausmittelt und vorbereitet.

Die Taktik der verschiedenen Truppengattungen bei der Vertheidigung ist folgende: — Erwartet die Linien-Infanterie in einer Stellung den Angriff der feindlichen Infanterie, so muß man seine Truppen so viel und so lange als möglich vor dem feindlichen Feuer zu decken suchen. Steht man auf einem Berge, so postirt man sie hinter denselben, bis sich der Feind auf 300 Schritt genähert hat; dann rückt man erst vor bis auf die Krone des Berges. Die Tirailleurs postirt man schon vorher am Abhange des Berges oder auf demselben an schicklichen Orten, um den Feind schon in der Ferne zu beschäftigen oder das Feuer der feindlichen Tirailleurs zu erwiedern; denn sich gegen diese mit allgemeinen Salven zu vertheidigen, wäre fehlerhaft, weil man ihnen wenig Abbruch dadurch thun würde, durch den Dampf die Bewegungen des Feindes aus den Augen verlieren könnte, und auch nutzloser Weise Patronen verschießen, die Gewehre vor der Zeit schmutzig und die Steine stumpf machen müßte. Hat sich uns schon der Feind auf eine kurze Distance genähert, so muß man ihm im Feuer zuvorzukommen suchen, wodurch man ihn vielleicht zum Rückzuge bewegt. Man kommandirt daher Fertig! sobald der Feind zum Chargiren Halt macht. Man kann auch den Feind dadurch außer Fassung bringen, daß man ihm entgegen rückt und ihm Feuer giebt, sobald er Halt machen will. Bei der Wahl der Stellung, muß man, wie schon oben an verschiedenen Stellen angeführt worden, dem angreifenden Feinde Terrain-Hindernisse entgegensetzen, wodurch er nicht nur aufgehalten, sondern auch unser Musketenfeuer wirksamer wird. Unter

diese Terrain-Vortheile bei der Vertheidigung gehören: Bäche, übersehbare Hecken, nasse Gräben ꝛc. auf ungefähr 100 Schritt, welches die wirksamste Musketenschußweite ist; denn man kann in dieser Distance dem durch das Hinderniß aufgehaltenen Feinde weit mehr Abbruch thun, als man ihm würde thun können, wenn man sich dicht hinter solche Terrain-Gegenstände stellen wollte. Der Augenblick, da der Feind über solche Hindernisse hinweggegangen ist, und im Begriff steht, sich wieder zu formiren, ist der vortheilhafteste, um ihm entgegen zu rücken, und ihn zum Weichen zu bringen. Besonders dann, wenn die Hindernisse von der Art wären, daß sie ihn nöthigten zu defiliren, sollte man glauben, daß ein Angriff mit geschlossenen Trupps, nach einer wohl angebrachten Salve, während derselbe wieder aufmarschirt, nothwendig zu unserem Vortheil entscheiden müßte. — Wenn Infanterie auf einer Ebene von Kavallerie angegriffen wird, so kann sie sich gegen diese, weil sie hier von derselben auf allen Seiten angefallen werden kann, durch nichts wirksamer vertheidigen, als wenn sie eine geschlossene Stellung nimmt, die nach allen Seiten Front macht; sie formirt dann das Quarré. Von allen Arten derselben ist das beste, und auch größtentheils jetzt nur noch gebräuchliche, das geschlossene oder volle Quarré; bei einiger Festigkeit der Infanterie kann dieses schwerlich über den Haufen geworfen werden. Wird ein Bataillon nur von Flankeurs der feindlichen Kavallerie angegriffen, so braucht es sich gegen diese noch nicht durch Formirung eines Quarré's zu vertheidigen, sondern es ist genug, wenn die beiden Flügelzüge Flanken formiren. Wollte der Feind das Bataillon im Rücken nehmen, so kann das hinterste Glied

Front gegen ihn machen. Um einzelne Plänker noch besser anzugreifen, läßt man einige Tirailleurzüge gegen sie debandiren, welches auch geschieht, wenn das Bataillon bereits in der geschlossenen Kolonne ist; die Tirailleurs umschwärmen dieselben, um die Plänker abzuhalten, und treten bei einem geschlossenen Angriffe der Kavallerie rasch in das Quarré ein, oder werfen sich vor demselben auf die Erde.

Was die leichte Infanterie bei der Vertheidigung anbetrifft, so muß hier ebenfalls das Terrain benutzt werden, wie schon oben bei derselben an verschiedenen Orten angeführt worden. Das Schießen auf weite Distancen ist hier nicht anwendbar, es müßten denn ganze Kolonnen zum Angriff anrücken, welche ein geübter leichter Infanterist auf 4 bis 500 Schritt wohl nicht leicht fehlen dürfte. Gegen leichte feindliche debandirte Infanterie sparen die Tirailleurs bis auf 200 Schritt ihr Feuer, wo es dann um so mörderischer seyn wird, je weniger sie selbst von den Kugeln der Angreifenden durch ihre gedeckte Stellung zu leiden haben. Man muß seine ganze Mannschaft, wenn es nur irgend möglich ist, niemals en Debandage auflösen, sondern immer ein Soutien behalten, welches in der Nähe wichtiger Punkte placirt, gleich breit ist, den wirklich vorgerückten Feind kräftigst zurückzudrängen. Wenn eine Tirailleurlinie auf der Ebene ist, und den Angriff geschlossener Kavallerie zu befürchten hat, so muß sie sich so schnell als möglich in geschlossene Haufen formiren, das heißt, sammeln, um ihm zu widerstehen. Den Angriff einzelner Plänker hat sie nicht sehr zu fürchten, am wenigsten im koupirten Terrain. Ueberhaupt hat der einzelne Reiter nie eine Ueberlegenheit über den einzelnen

Infanteristen, selbst nicht in der Ebene. Wenn es auch dem Reiter gelingt in der völligen Karrière sein Pferd dem Tirailleur nahe zu bringen, um ihn mit dem Säbel oder dem Pistol, dessen Schuß bei der Bewegung des Pferdes auch unsicher ist, zu erreichen, selbst wenn es ein Lanzenreiter ist, der mit seiner Lanze weit ausreicht, wird er den gewandten Infanteristen nicht überwältigen, wenn derselbe plötzlich von der Seite springt, oder eine Wendung nach der linken Seite des Reiters macht und ihn so vorbeireiten läßt, und während dessen dem Pferde einen Stich mit dem Bajonnet beizubringen sucht, oder er läuft selbst auf den Reiter zu, wenn es nämlich kein Ulane ist, und giebt dem Pferde mit der Kolbe seines Gewehrs einen Schlag auf die Nase, dieses wird in beiden Fällen scheu und flüchtig werden, oder der Reiter verloren seyn. Es ist überhaupt Regel, daß der Infanterist mehr das Pferd, als den Reiter, und zwar mit dem Bajonnet zu verwunden sucht, seinen Schuß dagegen für den Nothfall und für den Augenblick aufhebt, wo seine Wirkung ganz zuverläßig ist. Im koupirten Terrain hat der Tirailleur sogar Uebergewicht über den Kavalleristen, und er braucht ihn hier noch weniger zu fürchten; selbst gegen einen geschlossenen Angriff der Reiterei, rührt sich eine Tirailleur-Linie, hinter Deckungs-Gegenständen postirt, gar nicht von der Stelle, wenn wirklich die Kavallerie so unvorsichtig seyn sollte, hier einen Angriff zu wagen.

Was die Kavallerie betrifft, so ist dieselbe zu einer absoluten Vertheidigung nicht geschickt; denn alle Defensive ist bei derselben entweder strategischer Natur, das heißt, Vermeidung des Gefechts überhaupt, oder offensive Bewegung des feindlichen Angriffs, welches auch schon aus ihrem

Charakter hervorgeht; denn Bewegung ist ihr Haupt-Element. Besonders aber ein ungestümes Verlangen das Nachgefecht zu executiren. Selbst der einzelne Reiter im zerstreuten Gefecht wird sich nie auf eine bloße Vertheidigung beschränken, sondern, wenn er sich gegen mehrere Feinde zu wehren hat, seinen Paraden Stöße oder Hiebe folgen lassen, um dadurch einen seiner Gegner los zu werden. Das Gefecht der geschlossenen Kavallerie besteht also nur im Angriff, und dieser, der Hauptsache nach, im Chok. Der Angriff mißlingt entweder im Zusammentreffen mit der feindlichen Kavallerie selbst, oder dadurch, daß eine von beiden Partheien vor der Zeit Rechtsumkehrt macht und die Flucht ergreift. Glückt jedoch der Angriff, so ist eine Zerstreuung des siegenden Haufens eine unvermeidliche Folge des Handgemenges. Dieses Auseinandersprengen der Leute kann gefährlich werden, wenn der Feind eine Reserve hat, oder sonst woher Unterstützung erhält, und überdies zur Verfolgung des geschlagenen Theils, nur ein geringer Haufen nöthig ist, so steht es als Regel fest, nach jedem gelungenen Chok die größere Anzahl so rasch als möglich wieder zu sammeln und zu ordnen, um entweder unsere Verfolgenden dann besser zu unterstützen, oder gegen die Reserve und zum Gefecht wiederkehrende Masse des Feindes von Neuem anzurennen. Ist man aber selbst zurückgeworfen, so kann man nur dadurch gerettet werden, daß man vor dem Angriffe einen geschlossenen Haufen als Reserve zurückbehalten hat, welcher nun den Verfolgern auf den Hals fällt, während man wieder zum Sammeln Muße gewinnt. Da es beim Chok der Kavallerie so sehr darauf ankommt, mit entschiedenem überwiegendem Ungestüme, und in schräg überflügeln-

der Richtung auf den Feind zu treffen, so müssen wir gegen die feindliche angreifende Reiterei unsere Maaßregeln dergestalt treffen, daß wir uns beim Zusammentreffen ebenfalls eine Strecke in der Karrière befunden haben. In den meisten Fällen, wo zwei Reiterhaufen nicht blind, sondern wirklich auf einander losgehen, also der Angriff nicht bloß Manöver ist, wird von beiden Seiten die Karrière schon früher wieder eingestellt, ehe man des Feindes Front erreicht, oder beginnt erst eigentlich dann, wenn der Gegner den Rücken zeigt. Fühlt man, daß man dem feindlichen Anrennen aus diesen oder jenen Gründen nicht gewachsen ist; auch das Gleichgewicht der Kräfte durch ein geschicktes Flankenmanöver nicht herzustellen vermag, so bleibt nicht viel anders übrig, als bei Zeiten, jedoch nicht zu frühzeitig, rückwärts zur Seite auszuweichen. Wird hierzu der rechte Augenblick wahrgenommen, so ist es nicht so schwer, einen Vorsprung zu gewinnen, weil der sich einmal im Schuß befindliche Feind nicht eben so plötzlich unserer Bewegung folgen kann, dies ist auch wohl größtentheils die Ursache, warum bei den Versuchen zu chokiren so selten ein Angriff gründlich durchgeführt wird. Ist der auf uns anrennende Feind in eine einzige Masse formirt, so kann ein Ausweichen nach verschiedenen Richtungen bisweilen vortheilhaft seyn, besonders wenn man beweglicher ist, als der Feind, und dabei mit seiner größeren Masse, nachdem man nach allen Seiten hin auseinander gestiebt worden, den Feind auf beiden Flügeln umkreiset, und sich so in seinen Rücken zu werfen sucht. Hierbei kommt es aber darauf an, daß man das Terrain speziell kennt und zu benutzen versteht; ist der Feind eines solchen Manövers gewärtiget, und in mehrere

Haufen formirt, so kann es auch übel für uns ablaufen. Ein jeder Kavallerietrupp, der stärker, als 20 Mann, und sich selbst überlassen ist, sollte nie in einem Trupp beisammen bleiben, sondern stets zwei Haufen bilden, die sich gegenseitig unterstützen. Mit Zuziehung des Bodens und geschickter Berücksichtigung selbst kurzer, ungangbarer Strecken, Graben, weicher Stellen, Hohlwege ꝛc., die der Feind nicht eher entdeckt, als bis er sich gerade davor befindet, kann man alsdann den Feind auf vielfältige Weise irre führen, indem man ihn bald stehend erwartet, bald sich zurückzieht, oder eine scheinbare fehlerhafte Anordnung trifft, die aber durch die Terrainkenntniß und unsere verborgene Hinterhalte gerechtfertiget wird. Hierbei findet das Talent des einzelnen Anführers ein reiches Feld, seine Ergiebigkeit an Hülfsmitteln und Auskünften zu entwickeln, für die sich im Detail keine Regel, höchstens durch praktisch angeführte Beispiele eine Anleitung geben läßt.

Es ist sehr wichtig zu wissen, wie die Stärke und Zusammensetzung des Feindes beschaffen ist, den man gegen sich hat, um darnach zu beurtheilen, ob das, was man gegenüber erblickt, auch das Ganze ist, mit dem man es zu thun bekommt, oder ob man noch auf einen andern bisher versteckten Theil der feindlichen Streitkräfte gefaßt seyn muß. Zu diesem Ende sind die Spähertrupps oder Flankeurs, mit denen man seine Massen umgiebt, ein nicht genug zu empfehlendes Hülfsmittel, indem sie die Absichten des Feindes enthüllen, während sie die unsrigen verbergen helfen. Befinden wir uns in der Lage, daß wir im Augenblick des feindlichen Angriffs plötzlich von seiner Seite bisher unentdeckte Kolonnen sich entwickeln sehen, oder daß andere neue und unerwartete

Erscheinungen uns stutzig machen könnten; so ist es für Kavallerie das Schlechteste, was sie hierbei thut, sich erst lange zu besinnen; vielmehr muß man sich ohne bedenken mit einem Theile der disponiblen Masse dem Feinde auf gut Glück auf den Hals werfen und es dem hinter uns zurückbleibenden Reste überlassen, mit mehrerer Besonnenheit demjenigen, was sich hierauf zuträgt, entgegen zu wirken. Da in der Ebene der Kavallerie gewöhnlich das Loos zu Theil wird, den Rückzug zu decken, so ergiebt sich hieraus die Aufgabe, im Angesicht der feindlichen Reiterei selbst den Rückzug anzutreten. Hier muß nun ein Theil unserer Massen stets dem Feinde die Stirn bieten, während daß der andere Theil zurückgeht; allein dieser Augenblick, wo die dem Feinde nächste Haufen Kehrt machen, wird für sie am gefährlichsten seyn, wenn wir nicht mit Artillerie versehen sind, welche den Feind in Respekt hält. Man kann sich dann nicht anders helfen, als sich kurz vor dem Abmarsch auf den Feind zu werfen. Bringt man ihn zum Weichen, so müssen die Leute instruirt seyn, sich nicht aufs Verfolgen einzulassen, sondern sich möglichst schnell rückwärts zu sammeln; wird man geschlagen, so geschieht doch das, was auch ohne jenen Versuch unvermeidlich gewesen wäre.

Die schwere Reiterei muß gegen die leichte immer darauf hinarbeiten, es mit der letzteren zum geschlossenen Parallel-Angriff zu bringen, da sie derselben hierin im Allgemeinen überlegen ist; leichte Reiterei gegen schwere, sucht dagegen ihr Heil in der Aufstellung mehrerer selbstständiger Haufen, um der schweren Reiterei in Flanke und Rücken zu kommen. Bei dieser letzten bleibt daher immer das Hauptmittel der Vertheidigung die Ge-

schlossenheit ihrer Haufen, so wie die Deckung ihrer Flanken durch das Terrain. Sie muß daher solche Gegenden zu erreichen suchen, die eng und so beschaffen sind, daß der Zugang, wenigstens zu einer Flanke, durch das Terrain für die feindliche Kavallerie gehemmt wird. In freier Ebene ist die schwere Reiterei dagegen in einer üblen Lage gegen leichte Reiterei, welche sie überall umschwärmt, mit Pistolen und Karabinern in ihre Reihen schießt, und davon jagt, sobald die schwere Kavallerie einen geschlossenen Angriff machen will. Wenn letztere ebenfalls Flankeurs detaschirt, so dürfen sich diese nicht zu weit von ihrer Hauptmasse entfernen, um nicht abgeschnitten zu werden, und sie befinden sich in einem ähnlichen nachtheiligen Verhältniß, wie der Haupttrupp. Die schwere Kavallerie darf sich aber durch Alles dieses nicht zu vielen Bewegungen reizen lassen, weil sie gewöhnlich ihre Kraft eher verbraucht haben wird, als die leichte, ohne viel gegen sie auszurichten, da diese ihr immer schnell und ohne Mühe ausweicht, und sich ohne Gefahr wieder nähert.

Wenn Reiterei und Fußvolk im Gefecht einander gegenüber handeln, so reduzirt sich die Unternehmung der Ersteren entweder auf eine bloße Beschäftigung und Beunruhigung des Fußvolks, oder auf das Bestreben, die Masse desselben in der Front zu durchbrechen, und in den Rücken oder die Flanken desselben zu fallen. Von einer eigentlichen Vertheidigung der Reiterei kann hierbei aber nicht die Rede seyn; sie besteht bloß in der Schnelligkeit der Pferde, um sich dem Feuer der Infanterie zu entziehen; denn würde ein Kavalleriehaufen von geschlossenem Fußvolke angegriffen, wie es schon der Fall gewesen, so hätte sie dadurch schon hinlänglich ihre Untauglichkeit an

den Tag gelegt. Hat sich Kavallerie gegen Tirailleurs zu vertheidigen, so kann sie dies nicht anders, als daß sie ebenfalls einen Theil zum zerstreuten Gefecht vorschickt. Diese zerstreut fechtenden Schwärmer werden durch geschlossene Trupps in einem Gliede unterstützt, die Ersteren suchen die Tirailleurs so viel es angeht auf einen Haufen zu treiben, und dann in Masse überzurennen. — Gegen die Artillerie kann sich die Kavallerie nicht anders vertheidigen, als daß sie entweder sich dem Feuer derselben auf irgend eine Art, durch Wahl eines geeigneten Terrains, entzieht, oder daß sie die Geschütze erobert.

Die Artillerie gewährt bei der Vertheidigung den größten Nutzen, und wird in mancher Beziehung ein Uebergewicht über den Angreifenden haben; denn sie kann das Terrain zu ihrer Aufstellung so auswählen, daß die Wirkung des eigenen Geschützes möglichst begünstiget, die des feindlichen aber geschwächt wird; sie hat den Vortheil, daß sie sich weniger bewegen darf, als die feindliche Artillerie, welches immer der gefährlichste Augenblick bleibt, und daß sich die Letztere unter ihrem Feuer aufstellen und abprotzen muß; daß sie alle Entfernungen vorher ausmitteln, und den Feind schon bei seiner Entwickelung beschießen und in Unordnung bringen kann. Dieserhalb ist es auch klar, daß die Aufstellung der Artillerie bei der Vertheidigung, die Aufstellung des ganzen Corps bestimmt, da sie hier zum Theil als Hauptwaffe betrachtet werden muß. Es sind hierbei folgende Regeln zu berücksichtigen: 1) Man muß bei einer defensiven Stellung ein solches Terrain wählen, welches dem Geschütz ein dominirendes Feuer gewährt, wodurch ein vollkommenes und wirksames Bestreichen der vorliegenden Gegend, und eine ge-

genseitige Vertheidigung der Geschützmassen durch kreuzendes Feuer möglich wird. Die Flügel müssen vor Umgehungen durch das Terrain gesichert, oder die Flanken so verstärkt seyn, daß ein Angriff darauf nur mißlingen kann. — 2) Zur Behauptung fester Stellungen kann man hauptsächlich die Fußartillerie anwenden, da es hier nicht auf Beweglichkeit aukommt. — 3) Da es besonders auf der erhöheten Wirkung des Geschützes beruht, den Angriff des Feindes zurückzuschlagen, so wird das 12pfündige Geschütz hier besonderen Vortheil gewähren. Seine größere Schußweite beunruhigt den Feind schon in der Ferne, und sein wirksamer Kartätschenschuß erlaubt die kräftigste Behauptung des Postens. — 4) Wegen der angegebenen Gründe bringt man das schwere Feldgeschütz entweder auf die Flügel, wenn diese als die schwächeren Punkte im Allgemeinen zu betrachten sind, oder man richtet es gegen die Zugänge, auf denen der Feind anrücken muß, besonders wenn diese schmal sind, und nur die Aufstellung weniger Geschütze erlauben. Man besetzt aber überhaupt damit die engen Punkte, welche die wenigste Deckung durch die Natur des Terrains gewähren, und als die wahrscheinlichsten Angriffspunkte des Feindes zu betrachten sind. — 5) Wenn sich einzelne Posten vor der Stellung befinden, die vertheidiget werden müssen, so muß man sich hüten, bei der Vertheidigung der Geschütze nie in eine schädliche Vereinzelung zu gerathen. Hierüber gilt der Grundsatz, daß wenn eine Batterie anfängt den angreifenden Feind mit Kartätschen zu beschießen, die Nebenbatterien noch ihr wirksames Kugelfeuer vor der Mitte der angegriffenen Batterien vereinigen können müssen; hiernach darf die Entfernung der Batterien von dem Punkte, wo man einen Angriff vermuthet, nie

über 900 Schritte groß seyn. — 6) Die sechspfündigen Batterien werden zur Unterstützung der vorgenannten verwendet, sie schützen ihre Flügel, und bestreichen die noch übrigen Räume vor der Front, wenn der Feind daselbst angreifen wollte; jedoch ist es wesentlich, daß auch sie ihre Schußlinie in einem kreuzenden Feuer von den 12pfündigen Batterien vereinigen können, um die so nöthige Seiten-Vertheidigung hervorzubringen. — 7) Die Haubitzen müssen dazu vorzüglich verwendet werden, die größeren feindlichen Massen schon in der Ferne zu bewerfen, und den Feind zu enfiliren, nächstdem aber alle solche Punkte, wo der Feind eine Deckung finden könnte, z. B. Gebüsche, Schluchten ꝛc. zu bewerfen. Sie können also auch dazu dienen, die vorgeschobenen Posten zu decken, indem sie dem Feinde das Behaupten derselben verwehren. — 8) Man muß die Geschützstellung nicht eher zeigen, als bis der Feind in den wirksamsten Schuß gekommen ist; und auch dann darf man noch nicht alle Streitkräfte auf einmal anwenden, sondern man muß die kräftigste Hauptvertheidigung bis zu dem entscheidenden Angriffe versparen; und wenn die Erreichung besonderer Vortheile mit Gewißheit vorauszusehen ist, darf man den Feind schon in großen Entfernungen beschießen. — 9) Eine verhältnißmäßige Reserve aus 12pfündern und 6pfündern ist durchaus nöthig, um den in der Stellung erlittenen Verlust zu ersetzen, und sowohl den Angriffspunkt, sobald ihn der Feind entschieden hat, auf das wirksamste zu unterstützen. — 10) Die reitende Artillerie, welche sich ebenfalls in der Reserve befindet, darf nur im höchsten Nothfall zur Vertheidigung in die Stellung selbst gezogen werden; ihre eigentliche Bestimmung ist der plötzliche Angriff

auf eine Flanke des Feindes, die Benutzung seiner gemachten Fehler oder anderer glücklicher Ereignisse, und im Allgemeinen der Uebergang in die Offensive. — 11) Es versteht sich von selbst, daß die Reserve gänzlich dem Feuer und der Uebersicht des Feindes entzogen seyn muß; jedoch ist es auch nöthig, dabei auf ihr ungehindertes Einrücken in die Position Rücksicht zu nehmen, und es können daher Fälle eintreten, daß sie, vorzüglich bei ausgedehnten Positionen, auf mehrere Punkte vertheilt werden muß. — 12) Was die Dauer der Vertheidigung durch Artillerie anbetrifft, so werden dazu gewöhnlich schon im Voraus, oder doch während des Gefechts die Befehle gegeben. Da die entscheidende Wirkung der Artillerie um so mehr zunimmt, je näher der andringende Feind kommt, so würde der Artillerist seinen größten Vortheil aufgeben, wenn er seine Stellung gerade in diesem Augenblick ändern wollte. Die eigene Vertheidigung der Artillerie hat aber ihre Gränzen, und die Geschütze gehen verloren, wenn die Bedekkung zu schwach ist, den in der Batterie eingedrungenen Feind abzuschlagen. Im offenen Terrain hat die Artillerie wenig von Frontangriffen zu fürchten, wenn sie hinlänglich mit Kartätschen versehen ist; Flankenangriffe sind ihr gefährlicher; sie müssen jedoch im offenen Terrain von fern her vorbereitet werden, und entgehen daher dem Aufmerksamen nicht. Gegen Kavallerie-Angriffe soll man eigentlich nicht aufprotzen, weil ein Entkommen auf größeren Distancen nicht möglich ist; sind aber die Bedeckungstruppen nahe und hinlänglich, so wird die Artillerie durch fortgesetztes Feuer den Angriff, wo nicht ganz vereiteln, doch so in Unordnung bringen, daß selbst die schwä-

chere Bedeckung hinreichen muß, ihn gänzlich zurückzuschlagen.

Wenn ein Truppencorps vom Feinde umringt oder abgeschnitten wird, so ist kein anderes Mittel, als sich mit den blanken Waffen und geschlossen durchzuschlagen, das heißt, man stürzt sich mit blanken Waffen auf den Feind, und durchbricht ihn, gleichviel an welchem Punkte; nur selten wird das Unternehmen, bei gehöriger Entschlossenheit, Muth und nachdrücklichem Angriff mißlingen. Man darf aber hierbei keine Zeit verlieren und nicht in der Wahl des Angriffspunktes zu lange anstehen. In dem Fall durch einen so kühnen Streich den Feind in Erstaunen zu setzen, um sich der Gefangenschaft zu entziehen, kann man auch kommen, wenn nach einer verlornen Schlacht die Trümmer der geschlagenen Armee sich in eine Stadt gerettet haben, und daselbst eingeschlossen worden sind, oder wenn die Besatzung einer Gränzfestung nach langem Widerstande vielleicht ihren Zweck erfüllt hat, und sich nun wegen Mangel an Lebensmitteln doch bald ergeben müßte. — Schwieriger für den Anführer, als das Durchschlagen selbst, ist das weitere Fortkommen des Truppencorps; forcirte Märsche, die größte innere Ordnung, Ausdauer der Truppen, eine glückliche Wahl der Wege und der Postirung der Arriergarde gegen den verfolgenden Feind, die größte Vorsicht, durch detaschirte Seitentrupps ꝛc. sind die nöthigsten Bedingungen. Am sichersten schützen Gebirge gegen den verfolgenden Feind. Wir haben dieses in der neuesten Zeit bei den Griechen gesehen, welche sich von Missolonghi aus durch das Türkische Belagerungsheer durchschlugen, und von denen 3000 Mann die Gebirge erreichten.

Wenn die Schlacht verloren gegangen; so bleibt der Rückzug, so wie auch während des Treffens selbst, höchst schwierig. Ist der kommandirende Feldherr jedoch vorsichtig gewesen, und hat seine Maaßregeln im Fall eines Verlorengehens der Schlacht genommen, so wird ein solcher Rückzug nie in ein förmliches Weglaufen vom Schlachtfelde ausarten. Da nach der gegenwärtigen Art Krieg zu führen, die Entscheidung der Schlachten gewöhnlich gegen die Zeit des Unterganges der Sonne eintritt, so hat das sich zurückziehende Heer nur noch eine, höchstens zwei Stunden vor sich, um die Stellung zu erreichen, nach welcher es sich fechtend zurückziehen will, und welche ihm Sicherheit zum Zusammentreffen seiner Kolonnen gewähren soll. In dieser Entfernung muß auch ungefähr die Stellung liegen; denn näher würde der nachdringende Feind dem geschlagenen Heere keine Zeit zur Aufstellung gönnen. Der erste Schritt des Rückzuges muß daher seyn, sich dieser Stellung im Voraus zu versichern; daher werden die Reserven, gleichviel, ob sie bereits geschlagen haben, oder nicht, oder ob sie aus Truppen gebildet sind, die aus dem Gefechte gezogen wurden, zuerst nach der neuen Stellung marschieren und diese besetzen, wohin sie von einigen schweren Batterien begleitet werden. Während dieses geschieht, breitet sich die Kavallerie in zwei Treffen auf dem Schlachtfelde aus, um die leichten Truppen des Siegers aufzuhalten, den Marsch seiner Kolonnen zu verzögern, und Zeit zu gewinnen, bis die Nacht hereinbricht. Die Reserveparks, das Fuhrwerk und die Verwundeten setzen sich zu gleicher Zeit in Marsch, unter Begleitung einiger leichter Infanterie und Kavallerie, welche die Avantgarde macht. Der im Gefecht bleibende

Theil der Armee schlägt sich von Stellung zu Stellung, gewöhnlich schachbrettförmig zurückgehend, so lange der Tag dauert, und sucht so wenig Boden, als möglich, zu verlieren; er benutzt endlich die Dunkelheit, sich zu sammeln, in Kolonnen zu setzen und hinter die Stellung zurückzugehen, wo die bereits formirte Reserve jeden Angriff zurückweiset, wenn die Finsterniß dem Gefechte noch nicht ein Ende machen sollte. Wurde die Stellung gut gewählt, und findet der Feind hier planmäßigen Widerstand, so wird er an demselben Abende gewiß nichts Ernstliches mehr unternehmen. Dieses wäre nun die erste Periode des Rückzuges. Die zweite tritt gewöhnlich um Mitternacht ein, indem sich Alles in Marsch setzt, wobei die Hauptsorge seyn muß, die ganze Armee zwar nicht auf einer Straße marschiren zu lassen, weil dieses die Linie zu sehr verlängern würde; jedoch aber sie so viel als möglich zusammen zu halten. Man sehe dahin, daß alle einzelne Rückzugslinien wieder in den Punkt zusammenfallen, wo die Armee neue Verstärkung erwartet, wo sie Stand zu halten, und sich von Neuem zu schlagen gedenkt. Dieser Punkt muß vorzüglich im Auge behalten werden. Indem nun in der Nacht die verschiedenen Kolonnen ihre Wege betreten, wird zugleich die Arriergarde gebildet, deren Zusammensetzung sich jedesmal nach dem zu passirenden Terrain richten muß. In der Ebene muß der größte Theil aus Kavallerie, durch reitende Artillerie unterstützt, bestehen; im durchschnittenen Boden besteht die größere Anzahl aus Infanterie und einigen schweren Feldstücken. Die leichten Truppen decken die Flanken und klären den Marsch der Kolonnen auf. Die Arriergarde marschirt etwa 1 bis 1 1/2 Stunde hinter der

Armee, und hält diese Entfernung beständig. Lagert sich die Armee, so muß die Arriergarde in einer starken, vorher ausgesuchten Stellung stehen, die nur auf wenigen Punkten zugänglich, und durch ein schwer zu umgehendes Defilée gedeckt ist. Alle Seitenwege werden rekognoscirt, und durch leichte Truppen mit der größten Sorgfalt beobachtet und besetzt. Wenn der Sieger am anderen Morgen die Armee verfolgt, so muß die Arriergarde die Straße und die Hauptausgänge mit ihrem Geschütze rein halten, mit ihren leichten Truppen die Defilées vertheidigen, und dem Feinde kaltblütig die Stirn bieten, damit di ser gezwungen wird, sich zu entfalten, und Anordnungen zum nachdrücklicheren Angriff zu treffen. Wenn der Augenblick eintritt, wo sie mit Uebermacht angefallen würde, muß sie den Rückzug antreten. Zuerst zieht sich das erste Treffen, und das schwere Feldgeschütz, dann das zweite Treffen zurück; sie läßt auf den Höhen nichts stehen, als leichte Infanterie, Kavallerie und reitende Artillerie, welche dann ebenfalls abziehen, sobald der Feind auf die Stellung losgeht. Die leichten Truppen, jederzeit auf 6 bis 800 Schritt, durch die Hauptkolonnen der Arriergarde unterstützt, ziehen sich von Höhe zu Höhe, von Defilée zu Defilée zurück, erspähen alle Mittel, um den Marsch des Feindes aufzuhalten, und greifen öfters, selbst bei günstiger Gelegenheit, die Spitzen seiner Kolonnen an. Dicht vor einem Defilée dürfen sie sich nie in ein ernsthaftes Gefecht einlassen; denn sie würden verloren seyn, und sie müßten es, zurückgeworfen, fliehend erreichen. Sie ziehen sich im Gegentheil fechtend in dasselbe zurück; dringt der Feind sogleich nach, so lassen sie einen Theil desselben durch, und gehen diesem dann mit aller Gewalt und Heftigkeit

auf den Leib, wo dann oft der Stärkere von dem Schwächeren besiegt werden kann. Ueberhaupt muß der Feldherr keinen günstigen Augenblick vorübergehen lassen, wo die Kräfte des nachfolgenden Feindes mit Vortheil abgestoßen werden können; allein diese Augenblicke wollen mit Klugheit erkannt, mit Kühnheit und Blitzesschnelle ausgeführt seyn. Alle Arten von Kriegeslisten, besonders aber Hinterhalte, lassen sich hauptsächlich bei den Rückzugen anwenden, und um so mehr, je hitziger der Feind beim Verfolgen ist. Man muß daher den Feind öfters über unsere Stellung zu täuschen, ihn listig durch verstellte Bewegungen rückwärts, durch scheinbare Fehler, heimliche Gegenmärsche ꝛc. von unseren wahren Absichten abzuleiten, um ihn in Defiléen zu locken, ihn auf den Flanken zu überfallen, seine Armee durch Schluchten und Flüsse zu theilen, und ihn einzeln zu schlagen suchen.

Eine zweite Art des Rückzuges ist, wenn man, ohne eine Schlacht verloren zu haben, sich vom Schlachtfelde zurückzieht, das heißt, ohne irgend ein Gefecht bestanden zu haben. Die Truppen sind also nicht entmuthiget. Die Absicht des nachdringenden Feindes kann hier zweierlei seyn; entweder will er einzelne Theile der Armee nach und nach von derselben abreissen und verderben, um sie dadurch zu schwächen, oder seine Absicht geht dahin, unsere Armee früher und auf einen solchen Punkt zum Schlagen zu bringen, der nicht mit unserem Plane übereinstimmt, oder ihm gar nicht angemessen ist, vielmehr dem Feinde einen überwiegenden Vortheil gewährt. In beiden Fällen wird es am besten seyn, früher, als es der Feind vermuthet, und bei einer für ihn ungünstigen Gelegenheit, plötzlich Front zu machen, indem

man den größten Theil seiner Kräfte beisammen hat; man greift ihn mit Ungestüm und Ueberlegenheit an, wirft die eine seiner Kolonnen auf die andere zurück, sucht seine verschiedenen Armeecorps zu trennen, und bereitet ihm so auf eine überraschende Weise selbst den Untergang, den er uns zugedacht hatte.

Was das Verhalten der einzelnen Truppengattungen bei dem Rückzuge betrifft, so ist es ganz das bei der Vertheidigung im offenen Gefecht gewöhnliche. Im koupirten Terrain ist die Infanterie die Hauptwaffe; sie ficht hier in zerstreuter Ordnung, und verläßt sich, bei einem plötzlichen Vordringen des Feindes mit Uebermacht, auf ihre geschlossenen Soutiens, auf die sie sich rasch zurückzieht. In der Ebene spielt die Kavallerie die Hauptrolle, und flankirt gegen den Feind, auf den sie sich in günstigen Augenblicken mit plötzlich zusammen gerafften Massen stürzt, um ihn schüchterner beim Vordringen zu machen. Die Artillerie spielt beim Rückzuge in beiden Arten des Terrains, auf dem Schlachtfelde selbst, eine gleich wichtige Rolle; jedoch hat sie bei der Arriergarde kein eigenthümliches Gefecht, weil sie hier zu sehr von den andern Truppengattungen abhängt. Wird die Artillerie zur Deckung des Rückzuges gebraucht, so muß sie ihre Bewegungen und Aufstellungen mehr nach dem der übrigen Truppen richten, so daß es ihr weniger möglich ist, alle Terrain-Vortheile in Hinsicht ihrer Wirkung oder Deckung zu benutzen, weil theils die unmittelbare Beschützung jener Truppen hier der Hauptzweck ist, theils die Artillerie selbst nicht ohne Gefahr sich weit von ihnen entfernen darf.

G. v. Scharnhorst, Militairisches Taschenbuch zum Gebrauch im Felde. Hannover, 1815.
Handbuch des Dienstes der leichten Kavallerie im Felde von G. Bärsch. Berlin, 1814.
Abhandlungen über den Gebrauch leichter Truppen von H. v. Valentini. Berlin, 1810.
Lehrbuch der Taktik, 1r und 2r Bd. München, 1820.
Rumphs allgemeines Kriegswörterbuch, für Officiere aller Waffen, 2 Bde. Berlin, 1821 und 1822.

Schlacht Accise, s. Schlachtsteuer.

Schlachtbank, eine Bank, worauf das Vieh geschlachtet wird, s. unter Schlächter. Figürlich ist zur Schlachtbank führen, auf die Schlachtbank liefern, tödten und umbringen lassen, das heißt, sobald es ohne Nutzen, und ohne daß eine Gegenwehr Statt findet, geschieht. Die beste Mannschaft muß zur Schlachtbank gehen. Jer. 48, 15.

Und wie man bundsverwandte Nationen
Bequem zur Schlachtbank schickt.

Schlachtbar, Bei- und Nebenwort, von dem Zeitworte schlachten, was mit Nutzen geschlachtet werden kann. Schlachtbares Vieh.

Schlachtbeil, dasjenige Beil, welches sich die Schlächter zum Schlachten des Viehes bedienen; s. Fleischbeil, Th. 14, S. 217.

Schlachten,*) ein regelmäßiges Zeitwort, welches das Intensivum von schlagen ist, und in doppelter Gestalt und Bedeutung gebraucht wird. I. Als ein Neutrum mit dem Hülfsworte haben, die Abkunft, das Geschlecht, die Art durch seine Be-

*) Be dem Notker slahhan; im Schwedischen slagta; im Englische slaughter und slay. Auch das einfachere schlagen ist ehedem auch für tödten und umbringen gebraucht worden, s. dieses.

schaffenheit verrathen, in welchem Verstande es noch hin und wieder im gemeinen Leben, besonders Niederdeutschlands, üblich ist. Nach Jemanden schlachten oder ihm nachschlachten, nach ihm arten, oder ihm nacharten.

Schapkens schlachten na de Lammen,
Un de Twige na den Stammen;

in einem Dithmarsischen Volksliede. Im Schwedischen slagtar, schon bei dem Ottfried gislagtan. Im Hochdeutschen ist es ungewöhnlich, doch wird in einigen Fällen noch das einfachere schlagen in diesem Verstande gebraucht. S. dasselbe und Geschlecht.

II. Als ein thätiges Zeitwort, tödten, umbringen. 1) Ueberhaupt, für niedermachen, besonders in so fern es mit einem hauenden oder schneidenden Werkzeuge geschieht. Bei dem Notker Slahhan, ehedem schlagen, erschlagen. Der Herr hält ein Schlachten, Es. 34, 6. Daß sie (die Gottlosen) fällen den Elenden und schlachten die Frommen, Ps. 37, 14. Im Hochdeutschen ist es in dieser weiteren Bedeutung veraltet, außer daß man es noch zuweilen im Scherze und in Anspielung auf die folgende braucht. — In engerer und gewöhnlicherer Bedeutung schlachtet man nur lebendige Geschöpfe, in so fern solche zum Opfer oder auch zum Essen bestimmt sind. Abraham sollte seinen Sohn schlachten, 1 Mos. 22, 10; tödten und opfern. S. Schlachtopfer. Mastvieh schlachten, einen Ochsen, ein Schaf, ein Schwein, ein Huhn, eine Gans schlaqten. Im engsten Verstande drückt man mit diesem Worte bloß das Tödten oder Abkehlen aus, in weiterem gehöret dahin auch die Zubereitung des Fleisches zum Kochen, in welchem Verstande besonders Ausschlachten bei den Fleischern üblich

ist. Figürlich ist schlachten zuweilen auch ohne Nutzen und ohne Gegenwehr tödten. So auch das Schlachten. Das Hauptwort die Schlachtung, welches Apost. 8, 32. vorkommt, ist nur in Zusammensetzungen gangbar.

Um Vieh für die Küche in Vorrath zu schlachten, denn das Schlachten der Schlächter, s. unter Schlächter, ist die beste Zeit im Winter, besonders der December und Januar; denn wollte man den Sommer dazu wählen, so würde man das Fleisch nicht lange gut und frisch aufbewahren, und also nicht mit Nutzen verbrauchen können; auch in den anderen Monaten, den November ausgenommen, wenn man es gleich räuchern wollte, würde es weder im Pöckel, noch im Rauchfange vor der Fäulung ganz sicher seyn, oder doch nicht gut und vollkommen werden, daß es dem in den oben genannten Monaten geschlachteten und getrockneten Fleische in der Dauer gleich käme. Dann ist hierbei noch besonders zu berücksichtigen, daß das Vieh im Sommer und Herbste seine beste Mastung hat, und daher in den Wintermonaten am fettesten, und dessen Fleisch am schmackhaftesten und gesündesten ist. Zu dem Vieh, welches in Vorrath geschlachtet wird, gehören Ochsen, Kühe, Kälber und Schweine. Die Ochsen dürfen hierzu nicht zu alt seyn, noch zu lange am Pfluge und Wagen gezogen haben, indem sie, durch solche harte Arbeit geschwächt, kein gutes Fleisch haben, auch solches beim Einpöckeln schwindet, oder wie man zu sagen pflegt, zusammenläuft, im Räuchern aber hart, spröde und zähe wird. Man schlachtet auch sehr oft Kühe, deren Fleisch, wenn es jung und fett ist, auch durch zu langes Melken der Kühe nicht an Güte verloren hat, frisch gekocht oder eingepöckelt, gar nicht zu ver-

werfen ist; ob es aber geräuchert so lange, als das Ochsenfleisch dauere, ist zweifelhaft, indem es ihm an Güte doch nicht vollkommen gleich kommt, und letzterem der Vorzug immer gebührt. — Die Kälber schlachtet man meist vom Januar an bis in den April; man kann sie jedoch auch das ganze Jahr hindurch haben. Sie müssen zum Schlachten nicht gleich von ihrer Mutter fortgenommen werden, weil dann das Fleisch zu weichlich, von keiner rechten Festigkeit, und dabei unschmackhaft und ungesund ist; besonders dient es weder zum Einpöckeln noch Räuchern. Gute Kälber, oder Kälber, die man Willens ist in Vorrath zu schlachten, müssen wenigstens 6 bis 8 Wochen gesogen haben. — Die Schweine schlachtet man im Winter, im December, Januar und Februar. Sie müssen zum Schlachten von mittelmäßigen Jahren und fett seyn, weil das Fleisch von alten Schweinen sehr trocken und schwer zu verdauen ist; wenn es aber zu jung ist, so würde es sich nicht lange halten, wenn es gleich auf das beste eingepöckelt und geräuchert worden. Man tödtet die Schweine durch einen Stich in den Hals und läßt das Blut ablaufen, welches unter stetem Umrühren in einem Topfe aufgefangen und zu den Blutwürsten ꝛc. genommen wird. — Die Mastschweine werden auf zweierlei Art geschlachtet, nämlich erstens, wenn sie frisch gekocht, und wiederum anders, wenn sie eingesalzen und geräuchert werden sollen. Diejenigen, welche frisch gekocht werden sollen, müssen, wenn ihnen erstlich die Kehle abgestochen worden, mit heißem Wasser abgebrühet, von den Borsten gereiniget, mit dem Wasser abgehärt, vornher aufgerissen, die Zunge herausgeschnitten, mit den hintern Füßen gut ausgestreckt, an einen Rechen gehängt, an dem Bauche

in zwei halbe Theile ausgehauen, die Gedärme herausgenommen, solche umgewendet, gesäubert, und sie zu den Würsten verwahrt werden. Einige pflegen ein solches in zwei Theile ausgehauenes Mastschwein noch weiter zu zertheilen, indem sie die beiden hintern und vordern Schinken ablösen, dann das knorplichte und vordere Theil des Schedels und Rüssels hingweghauen, die Ohrbacken ablösen, oder auch wohl den Kopf ganz lassen, besonders wenn er wie ein wilder Schweinskopf zugerichtet und aufgesetzt werden soll. — Wenn die Schweine eingepöckelt und geräuchert werden, so müssen sie vorher gleichfalls abgebrühet, die Füße abgehauen, die Ohren abgeschnitten, mit angezündetem Stroh gesengt, die Schinken abgelöset, das Rückenstück ausgehauen, die Lunge und Leber, nebst dem Magen und den Gedärmen herausgenommen werden. Die letzten Gegenstände werden sauber geputzt, und zu den Würsten bei Seite gelegt; dann werden die Ohrbacken abgeschnitten, die Viertel abgestochen, und die Braten abgehauen. — Die Spanferkel werden, nachdem sie gestochen worden, mit etwas zerstückeltem Pech bestreut, siedendes Wasser darüber gegossen, und so die Haare und Borsten auf einmal hinweggenommen; dann unten, am Bauche, geöffnet, das Eingeweide, nebst Lunge und Leber herausgenommen, und dann das Spanferkel ganz am Spieße gebraten, oder man zertheilt es in zwei bis vier Theile, und bewahrt oder kocht jedes besonders, wie man es wünscht. Das Schlachten der Hammel ꝛc., s. unter Schlächter. Ueber das Hausschlachten, s. auch unter Fleisch, Th. 14, S. 185 u. f.

Das Schlachten des Federviehes, als der Gänse, Enten, Hühner, Truthühner, Tauben ꝛc. geschieht bei den Ersteren, als Gänsen und Enten,

durch einen Stich in den Hinterkopf; von den Gänsen fängt man das Blut in einem Gefäße auf, um es zum Schwarzsauer zu benutzen; Hühner, Truthühner, Kapaune ꝛc. tödtet man durch einen Schnitt in die Gurgel; den Tauben wird der Kopf herunter gedreht, auch abgerissen, oder auch mit einem Messer ihnen von dem Schnabel aus der Kopf von einander geschnitten. Ueber die Schlachtung der verschiedenen Arten des Viehes in der Küche, das Küchenschlachten, s. auch unter jedem Schlachtvieh besonders, und unter Fleisch, Th. 14, S. 182 u. f.

Ende des hundert und vier und vierzigsten Theils.

Nachricht für den Buchbinder.

Die Kupfer werden, nach Ordnung der oben auf jeder Platte zur rechten Hand befindlichen Zahlen, hinten an das Buch, an ein Blatt Papier angekleistert, damit sie bequem herausgeschlagen werden können. Die Tabelle wird da eingeklebt, wo die Seitenzahl hinweiset.

Gedruckt bei L. W. Krause, Adlerstraße Nr. 6.

Tab: I.

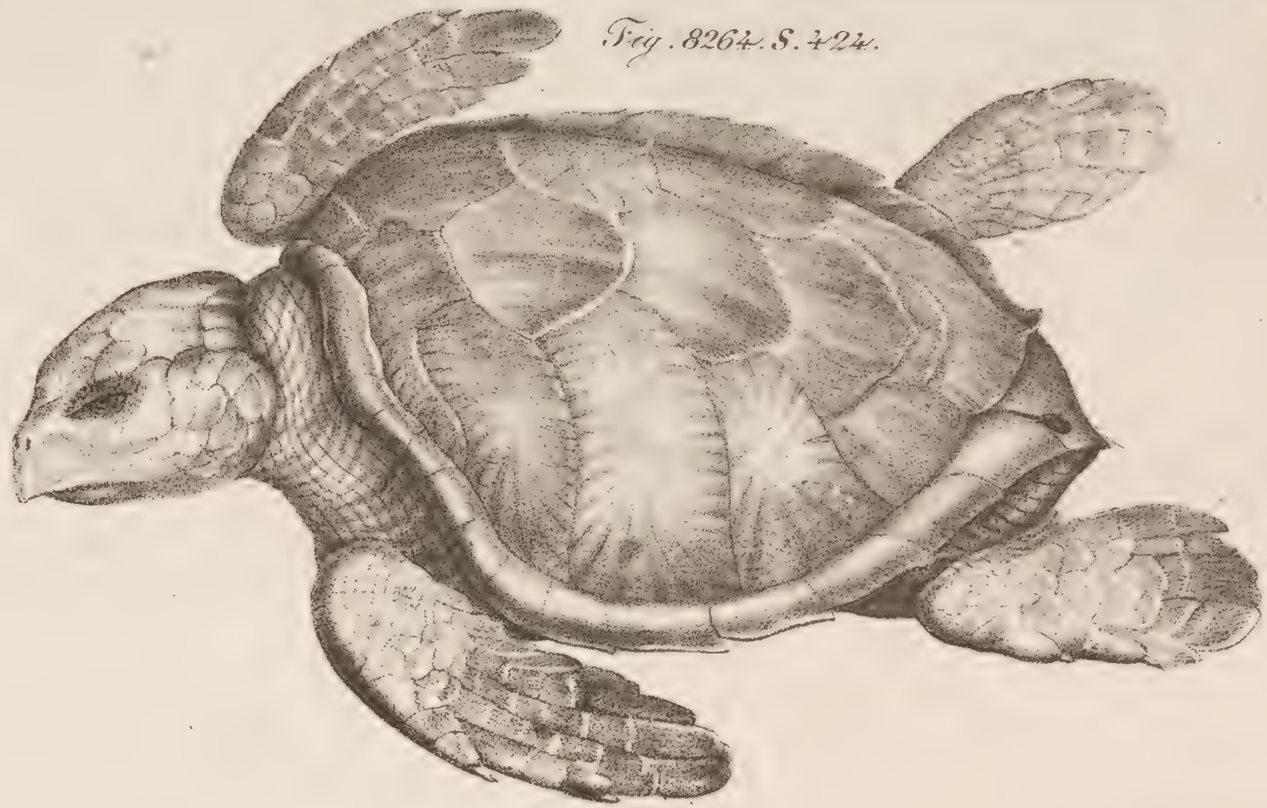


Fig. 8264. S. 424.

Occ. Enc. Th. C N LIV.

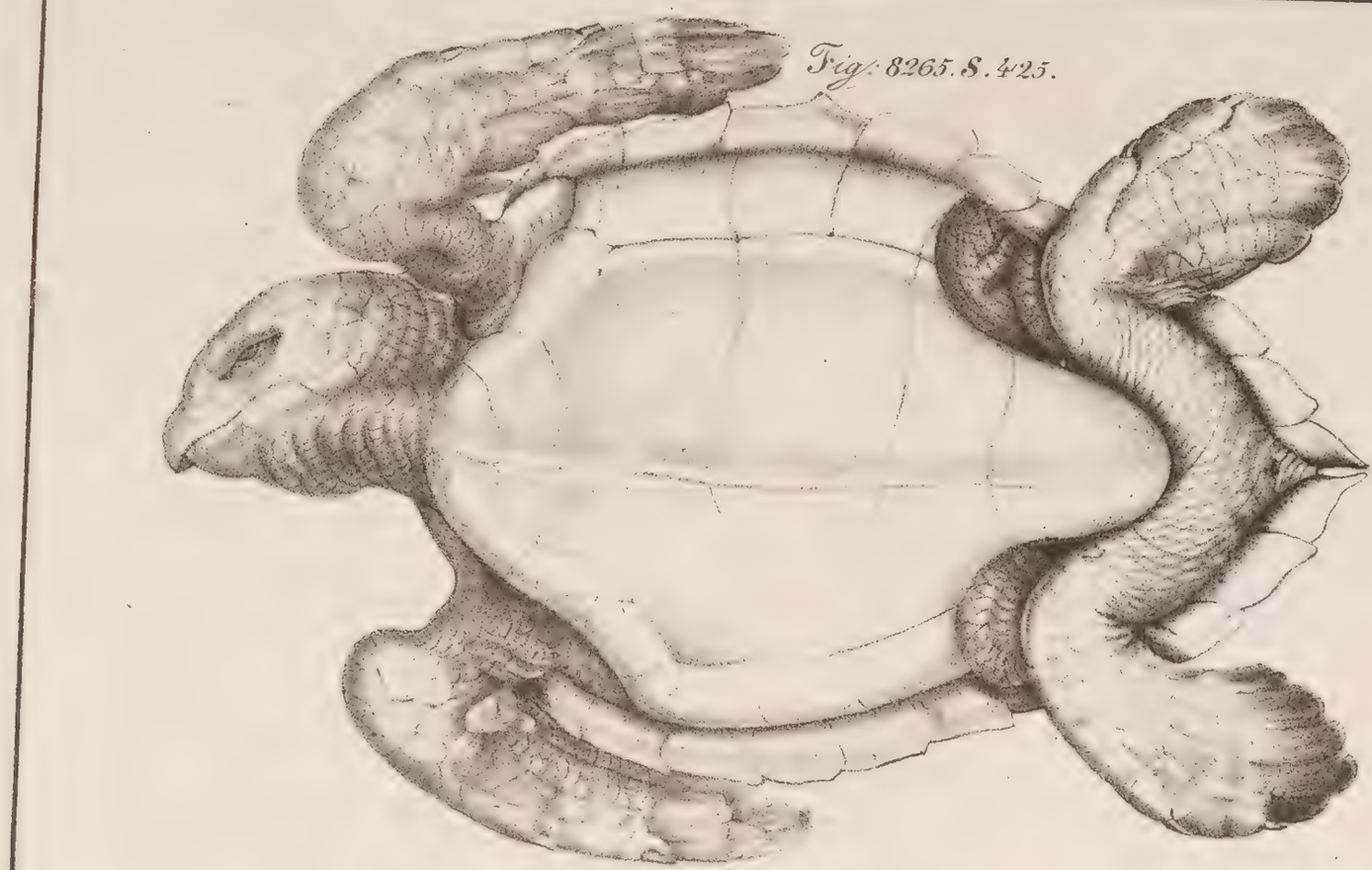
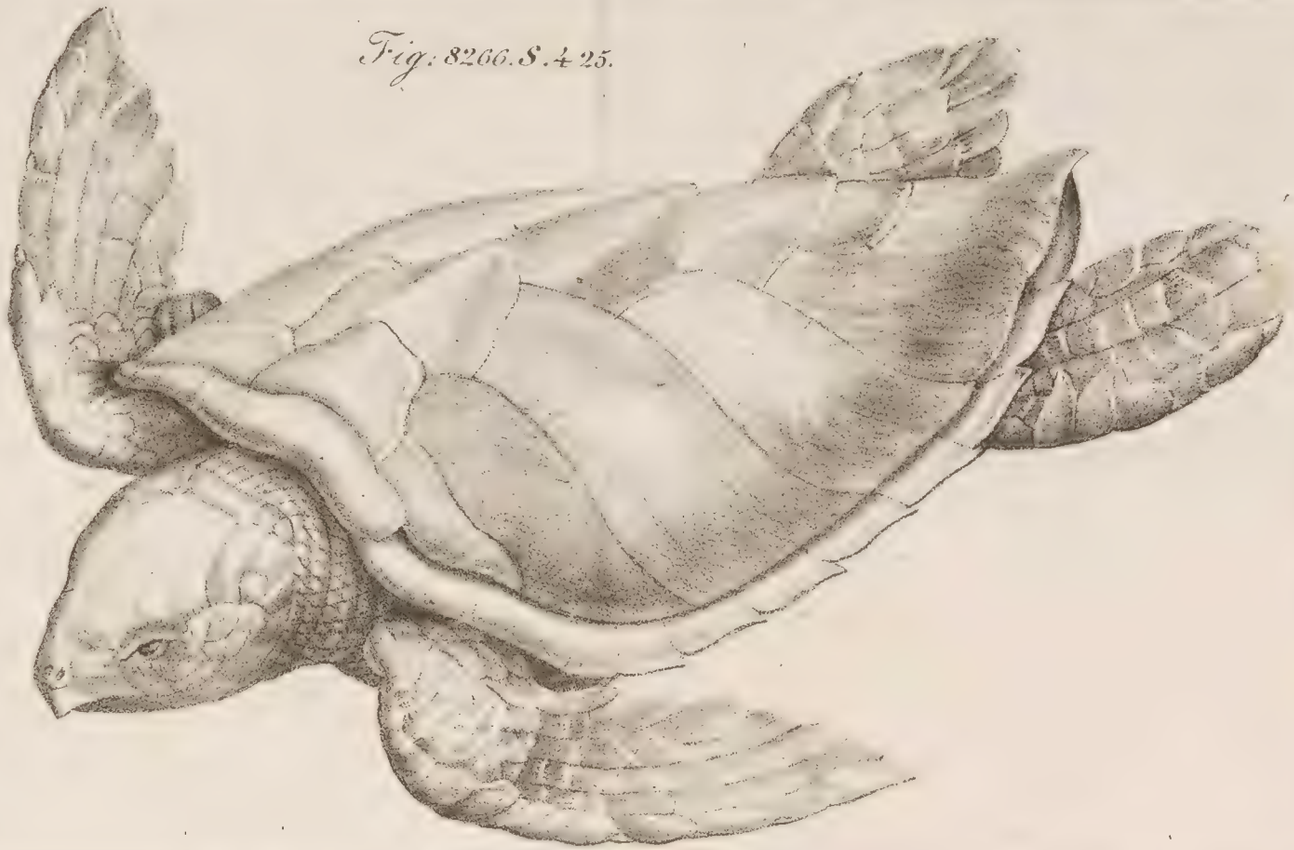


Fig: 8265. S. 425.

Tab: III.

Fig: 8266. S. 425.



Oec. Enc. Th. CXLIV.

Fig. 8268. S. 445.

Oec. Enc. Th. CXLIV.

Fig: 8270. S. 432.

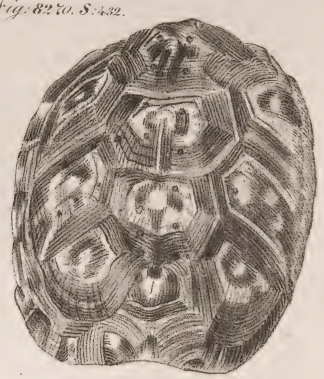


Fig: 8268. S. 431.

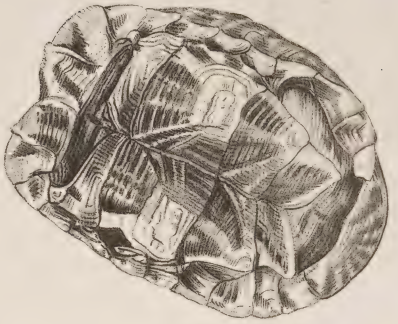


Fig: 8267. S. 430.

Fig: 8269. S. 432.

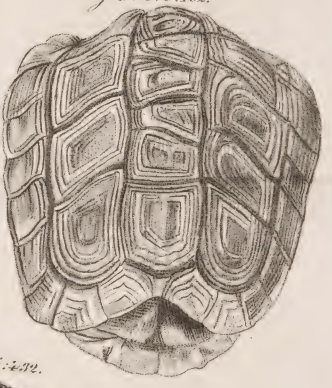
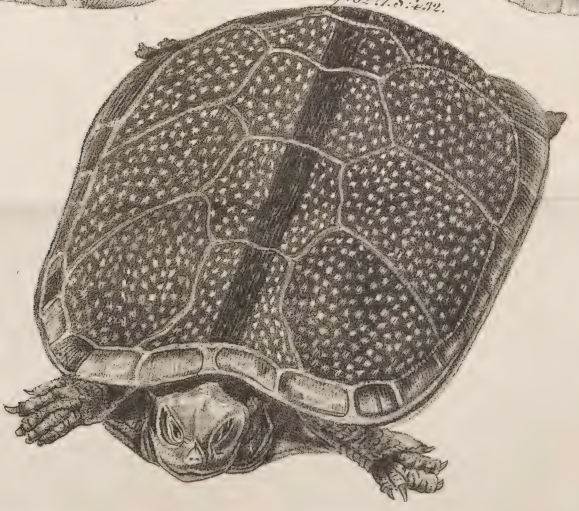
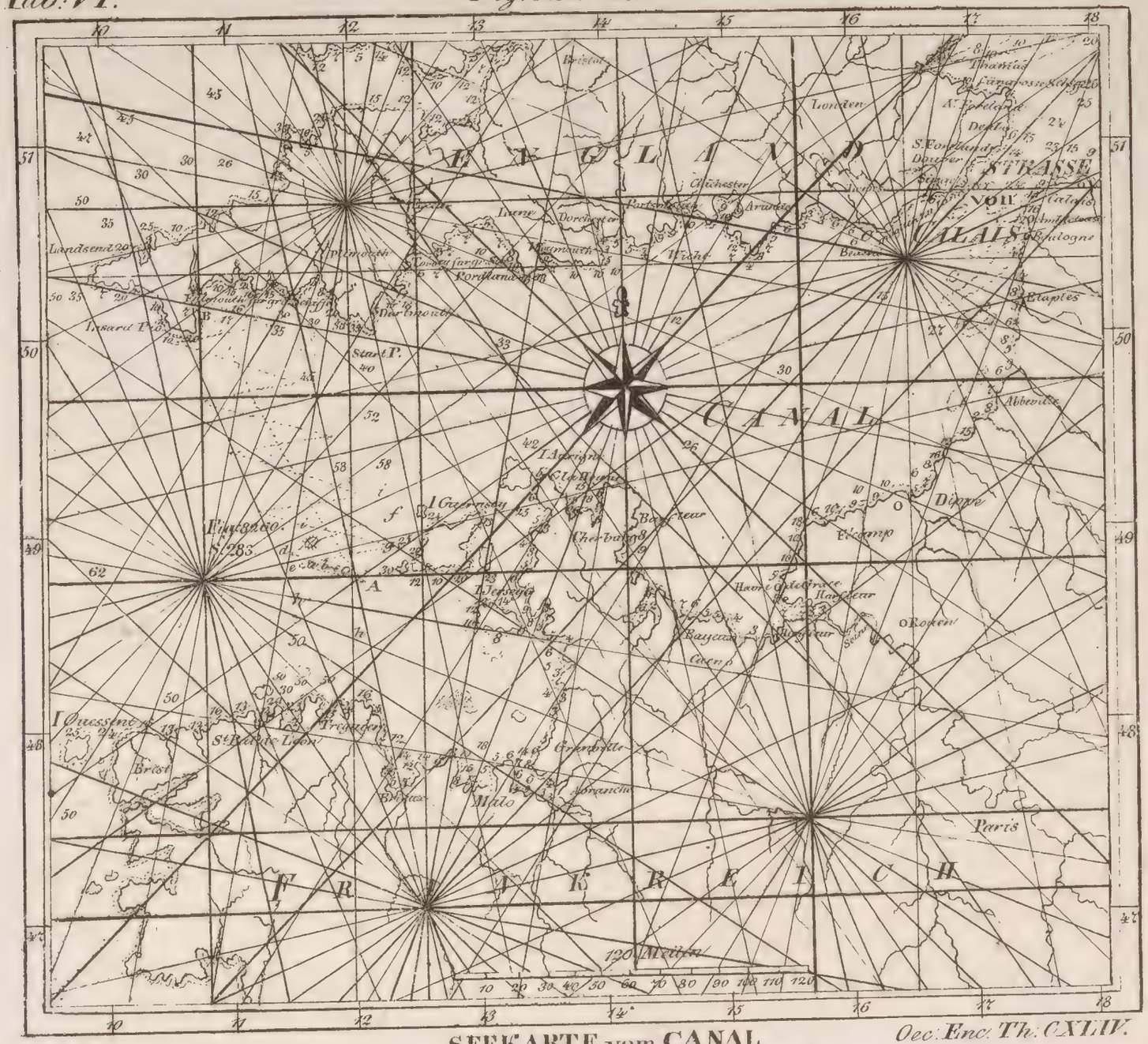


Fig: 8271. S. 432.



Tab. VI.

Fig. 8259. S. 283.

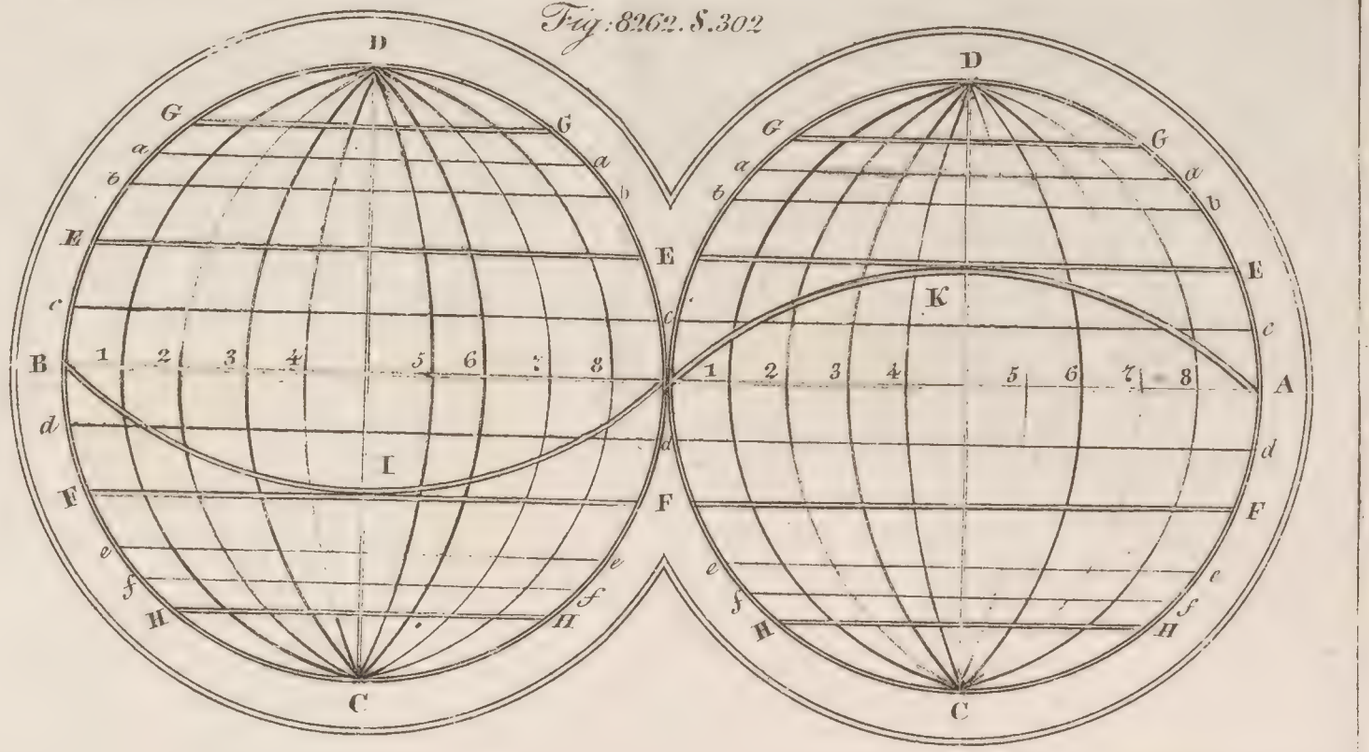


SEEKARTE vom CANAL.

Oec. Enc. Th. CXLIV.

Tab. VII.

Fig. 8262. S. 302



Oec. Enc. Th. CXLIV.

Tab: VIII.

Fig: 8257. S: 276.

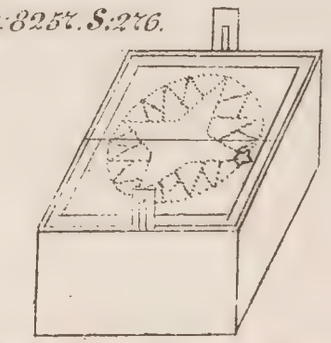


Fig: 8261. S: 292.

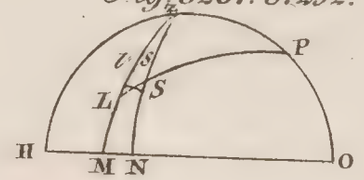
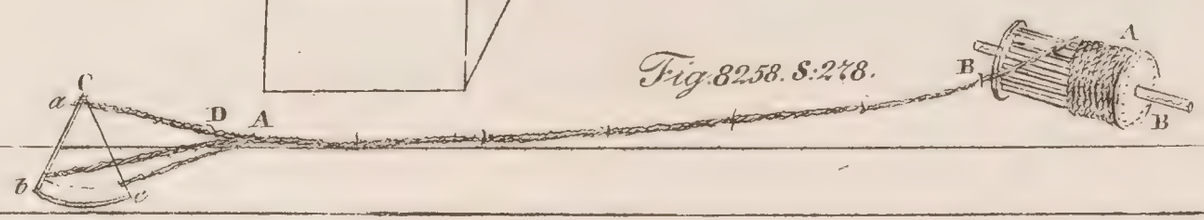


Fig. 8258. S: 278.

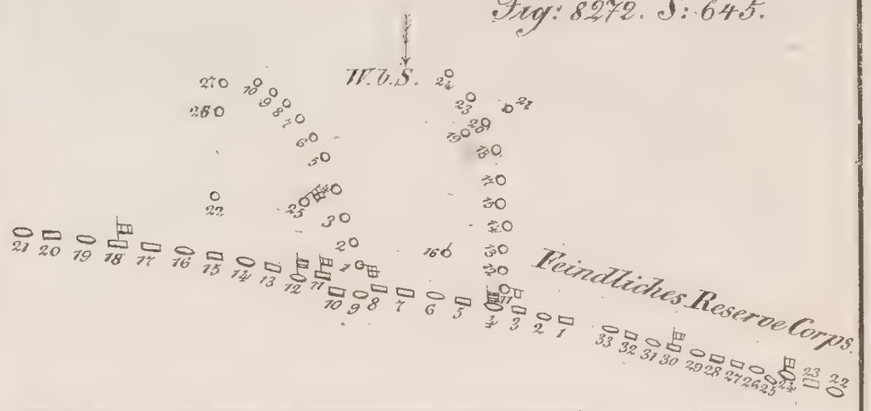


Oec. Enc. Th. C XLIV.

Angriff der Engländer auf die Schlachtlinie der combinirten franz. und spanischen Flotte.

○ Englisch.
□ Französisch.
○ Spanisch.

Fig: 8272. S: 645.



Anfang der Schlacht.

Fig: 8272. a. S: 654.